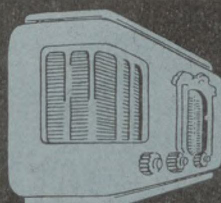
Opłata poczt. uiszczona gotówką   W kolportażu egz. zł 0,75

Kupiec Mechanik











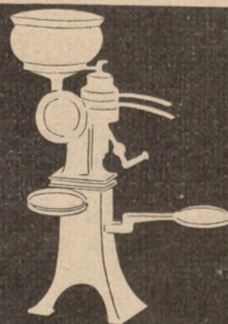
OFICJALNY ORGAN ZRZESZEŃ: KUPCÓW BRANŻY MECHANICZNEJ I POLSKO-CHRZEŚCIJAŃSKICH HURTOWNIKÓW BRANŻY MECHANICZNEJ W POLSCE

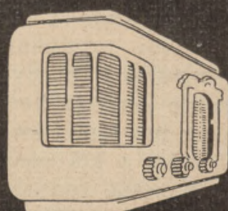
Działy branżowe: rowerowa, motocyklowa, maszyn do szycia, maszyn do pisania i liczenia, radiosprzętu, elektrosprzętu, patefonów, wirówek i pokrewnych

Nr 3 **Poznań, dnia 1 maja 1939 r.** **Rok I**

TREŚĆ ZESZYTU:

Kupiec Mechanik




OFICJALNY ORGAN ZRZESZEŃ: KUPCÓW BRANŻY MECHANICZNEJ I POLSKO - CHRZEŚCIJAŃSKICH HURTOWNIKÓW BRANŻY MECHANICZNEJ W POLSCE

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: POZNAŃ, AL. MARCINKOWSKIEGO 11 m 29 Nr telefonu 27-27	GODZINY URZĘDOWE CODZIENNIE OD GODZ. 10 DO 14-TEJ	KONTO W P. K. O. POZNAŃ, 203,760 ROZRACHUNEK POCZTOWY NR 99

ZESZYT NR 3 POZNAŃ, DNIA 1 MAJA 1939 R. ROK I

Jak oceniać tegoroczne Targi Poznańskie?

Ostatnie dwa lata zaznaczyły się w życiu gospodarczym Polski zasadniczymi przeobrażeniami. Złożyły się na nie: ustąpienie kryzysu, a łącznie z tym likwidacja stopniowa jego skutków, prowadzenie przez państwo inwestycyj na szeroką skalę, podnoszenie gospodarcze województw wschodnich, budowa Centralnego Okręgu Przemysłowego, rozbudowa przemysłu wojennego i produkcja zakładów prywatnych na potrzeby obrony kraju i wreszcie włączenie w polskie życie gospodarcze wysokich wartości materialnych Śląska Zaolziańskiego.

Te wszystkie czynniki wywarły na kształtowanie się koniunktury gospodarczej w Polsce znaczenie decydujące. Pod ich wpływem podniosła się produkcja przemysłowa, wzrosło zatrudnienie powodując jednocześnie wzrost zdolności nabywczej ludności robotniczej, pomnożyły się obroty handlowe. Niestety w ogólnym wzroście koniunktury zbyt mały udział bierze rolnictwo, które w dalszym ciągu odczuwa trudności ekonomiczne wskutek niskiego poziomu cen płodów rolnych. W Polsce, jako kraju wybitnie rolniczym, udział wsi w obrotach handlowych ma znaczenie decydujące dla kształtowania się położenia gospodarczego. To też niska zdolność nabywcza mas chłopskich hamuje prężność polskiego życia gospodarczego i obniża koniunkturę gospodarczą.

Nie mniej — jak już wyżej wspomnieliśmy — Polska znajduje się już od 24 miesięcy w okresie koniunktury zwyżkowej, w którym rynek wewnętrzny wykazuje coraz większe zapotrzebowanie nie tylko na artykuły pierwszej potrzeby, lecz również przemysłowe.

W takim układzie warunków zostają otworzone w dn. 30 kwietnia XIX Międzynarodowe Targi w Poznaniu.

* * *

Targi Poznańskie posiadają już wyrobioną tradycję. Należą one do jednych z poważniejszych w Europie. Nie tylko pod względem zajmowanego terenu i biorących w nich udział wystawców, lecz również pod względem ich celowości gospodarczej. To też państwa zagraniczne chętnie w nich uczestniczą, mając na uwadze nie tyle kwestie prestiżowe, ile wyrachowany interes, nawiązania lub pogłębienia stosunków gospodarczych z Polską.

Dla Polski tegoroczne Targi Poznańskie mają znaczenie szczególne.

Przede wszystkim stanowią one, jak gdyby symbol spokoju i opanowania nerwowego polskiego społeczeństwa. W okresie bowiem, w którym ważą się losy pokoju światowego, a z nim i Polski, kiedy zagranica wykazuje naprężenie nerwowe, w Polsce życie gospodarcze — zazwyczaj najwięcej ulegające wpływom nastrojów politycznych — odbywa swój doroczny wiosenny przegląd.

Poza tym po raz pierwszy wystąpi na zewnątrz najmłodszy przemysł Centralnego Okręgu Przemysłowego oraz przemysł Śląska Zaolziańskiego. Ujrzymy również produkcję młodego polskiego przemysłu motoryzacyjnego, nie mówiąc już o tych nowych zupełnie dziedzinach przemysłu, który powstał w dwu latach ostatnich. A postępy — jak przecież wiemy — w przemyśle polskim nastąpiły w latach ostatnich wielkie.

Dlatego też nie obawiając się przesady możemy powiedzieć, że tegoroczne Targi Poznańskie będą sprawdzianem stopnia postępu polskiego przemysłu w okresie pokryzysowym i siły jego ekspansji, oraz naszej samowystarczalności surowcowej.

* * *

Nas szczególnie interesują na Targach Poznańskich działy: motocyklowy, rowerowy, radiosprzętu, maszyn do pisania i liczenia itp., a więc tych wszystkich, które składają się na t. zw. branżę mechaniczną. W zeszycie następnym szeroko omówimy to wszystko, co w tych działach ujrzymy. Dzisiaj natomiast pragniemy w bardzo ogólnym zarysie zwrócić uwagę Czytelników przybywających na Targi, na ich rozplanowanie i działy, które powinni zwiedzić ze szczególnym zainteresowaniem.

A więc nieodzownie pawilon 3, w którym będzie skoncentrowany przemysł rowerowy. Dotychczas na Targach był lokowany wespół z motocyklami. Obecnie, Dyrekcja Targów doszła do przekonania, iż jest on tak poważnym działem przemysłu, iż „dorósł" do zupełnego wyodrębnienia.

W hali 1, t. zw. ciężkiego przemysłu znajdą się motocykle. Niewątpliwie zwrócą na siebie naszą uwagę przede wszystkim motocykle krajowej produkcji. W roku ostatnim ten dział przemysłu rozwinął się w Polsce bardzo silnie. Obecnie motocykle — jak wiadomo — produkują: Warszawa, Kielce, Radom, Poznań, Katowice, Wileńszczyzna. Ciekawe będą porównania „naoczne" motocykli produkcji polskiej i zagranicznej. Mówimy oczywiście o wynikach porównań przeprowadzanych nie przez fachowców — bo ci już dziś mają wyrobioną na ten temat swoją opinię, — lecz bezpośrednich odbiorców z kół sportowych.

Pawilon 8 zajmą radioaparaty i radiosprzęt. W pawilonie 17 znajdziemy maszyny do pisania i liczenia. Wreszcie w pawilonach 8, 12, 13 i 14 musimy z zainteresowaniem zwiedzić wystawę przemysłu narzędziarskiego polskiego i zagranicznego.

Wymienione działy każdy mechanik będący na Targach w dobrze zrozumianym własnym interesie zwiedzi jak najbardziej szczegółowo przeprowadzając na miejscu rozmowy z wystawcami. Tylko wtedy bowiem odniesie z pobytu na Targach należytą korzyść.

* * *

Po zwiedzeniu Targów niechże kupiec, czy przemysłowiec z branży mechanicznej pamięta, iż w dniu 4 maja o godz. 17 w Domu Kupiectwa Polskiego przy ul. Piłsudskiego 37 w Poznaniu odbędzie się walne zebranie Zrzeszenia Kupców Branży Mechanicznej (detalistów), a w dniu 5 maja o godz. 17, również w Domu Kupiectwa odbędzie się walne zebranie Zrzeszenia Hurtowników Branży Mechanicznej. Do uczestniczenia w zebraniach proszeni są nie tylko członkowie obu zrzeszeń, lecz wszyscy zainteresowani w branży.

DZIAŁ ROWEROWY

Przeciw monopolowi produkcji i sprzedaży roweru ludowego

W poprzednim numerze poinformowaliśmy Czytelników o powierzeniu Spółdzielniom rolniczo-handlowym i Spożywczym „Społem" sprzedaży tanich, popularnych rowerów wśród ludności wiejskiej. Rowery te będą produkować i dostarczać dwie fabryki: pewna bydgoska i radomska. Nowe rowery o nazwie „Gromada" mają być sprzedawane po 92—97 złotych na tygodniowe raty po zł 2,—!!

Przeciwko wyeliminowaniu z rozsprzedaży tych ludowych rowerów kupiectwa prywatnego wystąpiliśmy kategorycznie już poprzednio. Dziś pragniemy podnieść inną stronę sprawy.

Rozgłoszenie w prasie o przygotowywanych dla wsi specjalnie tanich, ludowych rowerów spowodowało w pewnych rejonach niepokój na rynku i nagłe zahamowanie obrotów. Ludność bowiem, która dotychczas chętnie zaopatrywała się w składach w rowery po cenach dotychczasowych, woli poczekać, aż pojawią się na rynku rowery „Gromada", spłacane po 2 złote tygodniowo. Czyż trzeba wyjaśniać jak wielkie straty ponoszą przez to prywatne fabryki i handel?

Dotychczas branża mechaniczna była bita tylko z jednej strony: przez państwową wytwórczość, która lansowała swoje rowery po przez różne związki i organizacje urzędnicze. Obecnie prywatny handel i przemysł znalazł się w obec perspektywy konkurencji dwu „wybranych" fabryk dla produkcji roweru ludowego i spółdzielni, które dotychczas w ogóle ze sprzedażą rowerów nie miały nic wspólnego, a przynajmniej bardzo niewiele.

Ciekawe jakie stanowisko zajęłyby spółdzielnie gdyby przedsiębiorcy branży mechanicznej zaczęli zajmować się handlem rolniczym i wchodzić na teren pracy spółdzielni rolniczo-handlowych.

Aczkolwiek przemysł i handel rowerowy obecnie, w stosunku do okresu z przed 15—20 lat rozwinął się w Polsce znacznie, niemniej nie znajduje się jeszcze na takim poziomie, aby mógł w zupełności zaspokoić zapotrzebowanie rynku wewnętrznego i równocześnie eksportować. Poza tym nie zdołał jeszcze objąć wszystkich gałęzi produkcyjnych branży, aczkolwiek znajduje się na prostej drodze wiodącej ku temu. I w takiej sytuacji stwarza się branży rowerowej trudności, za jednym zamachem zabierając jej solidny element odbiorców.

Oddanie monopolu produkcji dwom tylko fabrykom i powierzenie sprzedaży rowerów ludowych spółdzielniom jest jednocześnie uderzeniem w handel, który w naszych warunkach — można powiedzieć — finansuje w licznych wypadkach produkcję.

Logicznym rzeczy porządkiem będzie osłabienie finansowe handlu i przemysłu rowerowego i znaczne zmniejszenie możliwości *szkolenia nowego pokolenia mechaników*. Już dziś daje się odczuwać brak dobrych, wysoko wykwalifikowanych fachowców. A cóż dopiero będzie za lat kilka, kiedy przemysł i handel pozbawione pojemnego rynku zbytu, ograniczeni w sprzedaży rowerów i tym samym w skali zarobków, nie będą mogły szkolić nowego narybku?

Cóż pozostaje czynić w tym stanie rzeczy przemysłowi i handlowi rowerowemu?

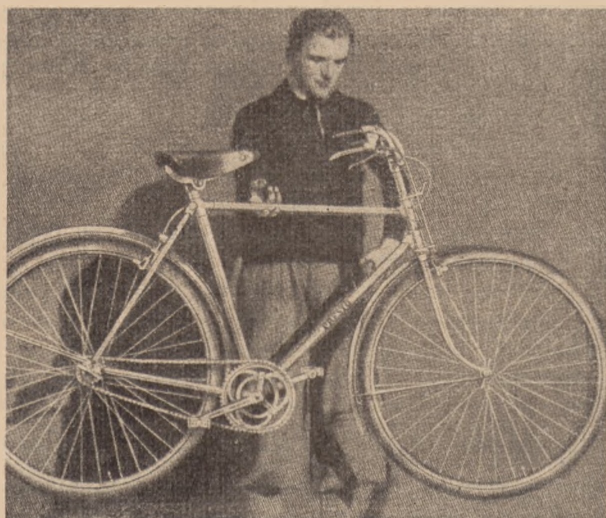
Wydaje się nam, iż jest już zbyt późno na prowadzenie pertraktacji z kim należy, o postawienie sprawy produkcji i sprzedaży roweru popularnego na innej, racjonalnej pod względem gospodarczym, płaszczyźnie. Sprawa jest już bowiem ostatecznie przesądzona. Dlatego też pozostaje jedyna droga wyjścia. Czynniki kompetentne, jak Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwo Spraw Wojskowych muszą w to wkroczyć.

Przemysł rowerowy wypuszcza na rynek dawno już typ taniego, popularnego roweru, który poleca od zł 75. „Gromada" więc nic nowego nie przynosi, przeciwnie, rower ten jest droższy od znajdujących się wspomnianych tanich rowerów w handlu, a szumne reklamy w radio uważać można za bluff ludzi, którzy „dobrali" się artykułu, na którym się nie znają.

Nowości z Targów Lipskich

Lipsk, w kwietniu.

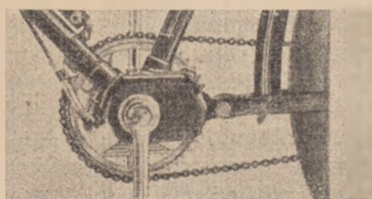
Tegoroczne Targi Lipskie, które niedawno zamknęły swe podwoje, przygotowano ze szczególną starannością, były to przecież pierwsze targi „Wielkiej Rzeszy“ i chodziło o to aby pokazać w całym blasku wszechstronność i postępowość przemysłu niemieckiego z wyjątkiem oczywiście przemysłu samochodowego, który codopiero zakończył specjalną wystawę w Berlinie i w Lipsku nie miałby już nic nowego do pokazania. W podobnym położeniu jak przemysł samochodowy były zresztą także wytwórnie radiotechniczne, bo już w jesieni odbyła się również w Berlinie wielka wystawa radiowa i tam wystrzelono bez reszty wszystkie najefektowniejsze „rakiety nowości“. Teraz, po zakończeniu sezonu radiowego, producenci tej branży byli w niemałym kłopocie. Ponieważ jednak trzeba było wystawiać, więc starano się w miarę możności urozmaicić i zaktualizować tę sprawę. Tak więc obok konwencjonalnej wystawy odbiorników seryjnych położono główny nacisk na odbiorniki turystyczne, walizkowe i samochodowe oraz poświęcono dużo uwagi zagadnieniu amatorskiego nagrywania płyt, które ostatnio zyskuje sobie coraz to więcej zwolenników. Tu znalazły się niektóre ciekawe nowości; głównie jednak podkreślić należy znaczną zniżkę cen sprzętu amatorskiego do nagrywania płyt, spowodowaną postępującym uproszczeniem konstrukcji oraz zwiększającym się kręgiem odbiorców.



Rower „Presto“ z metali lekkich, waży tylko 7,5 kg. Można go podnieść dwoma palcami.

Z niemniejszą troskliwością jak inne działy zaprezentowano interesentom Targów Lipskich dział rowerów i części rowerowych. „Niemcy muszą eksportować, aby żyć“ taką była dewiza ostatnich Targów Lipskich a właśnie przemysł rowerowy jest jedną z silnych pozycji eksportu niemieckiego. I tak w roku ubiegłym wywieziono blisko dwieście tysięcy rowerów w wartości 7.558 milionów marek a części rowerowych nawet za 21.718 milionów marek. Są to pozycje dla dzisiejszych Niemiec niezwykle cenne, pozycje o które warto się „pomartwić“.

W samej konstrukcji rowerów nie było oczywiście żadnych sensacji i nikt zresztą tego nie oczekiwał, wszystko bowiem, co w tej materii można było wymyślić, już dawno wymyślono i dziś każdy wie, że rower składa się z takich i takich zasadniczych części. Jak i z czego wykonać te części, to już sprawa inna i tu wytwórca ma wdzięczne pole do popisu. Znalazły się tu oczywiście niejedne nowości.



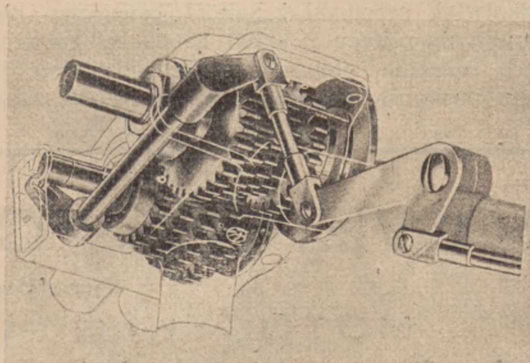
Dwubiegowa przekładnia „Brennabor“ tworzy organiczną całość z ramą

Wszystkim tym nowościom, idącym często pozornie w kierunku wręcz przeciwnym, przyświeca jeden wspólny „leitmotiv“: „zwiększenie komfortu dla użytkowcy roweru“.

Drogi do celu, jak już wspomniałem, są różne, bo... różne u różnych ludzi jest pojęcie „komfortu“. Oto jedna z takich nowości lansowana przez poważną fabrykę: „rower na niepogodę“, po niemiecku „Allwetterrad“. Przeznaczony dla robotników, pracowników rolnych, listonoszów wiejskich itp. Jest cały pokryty czarnym lakierem nieodpryskującym i zupełnie odpornym na wszelkie wpływy atmosferyczne. Nie ma na nim ani kawałeczka gołego metalu, ani też niklowania. Wracasz w słotny dzień po pracy do domu i stawiasz rower do kąta: wyczyścisz go jutro, albo wcale nie jeśli słota potrwa, bo nic nie może zardzewieć. Słowem, rower bez kłopotu, bez cackania się, rower wygodny w konserwacji — a więc „komfortowy“, ale sami Niemcy nazywają go „karawanem“.

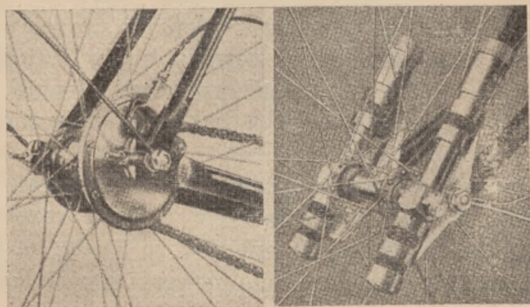
Zagadnieniem trudniejszym jest „komfort jazdy“. Już chociażby dlatego, że dzieli się właściwie na dwa niezależne zagadnienia: ułatwienia samej jazdy oraz zmniejszenia wstrząsów jazdy.

Ułatwienie jazdy można osiągnąć różnymi stosobami. A więc zmniejsza się o ile możności ciężar roweru, bo wtedy nie trzeba wlec wszędzie ze sobą niepotrzebnych kilogramów. Tu osiągnięto wyniki poważ-



Oto doskonale opracowana przekładnia rowerowa 4-ro biegowa „Rappa“.

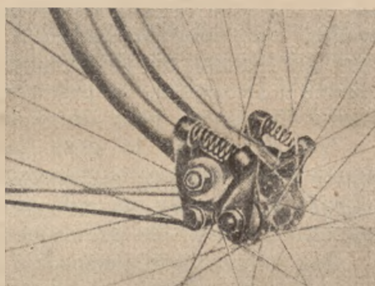
ne. Brennabor wystawił piękny mocny rower ze stali molybdenowej, ważący zaledwie 12 kg. Zdystansował go jednak Presto wystawiając solidny rower ze stopów



Po lewej: Przekładnia rowerowa dwubiegowa, połączona z piastą wolnobiegową. Po prawej: Gumowy resor - amortyzator dla przedniego koła.

lekkich o wadze... 7,5 kg. I to nie żadną wyścigówkę, lecz silny, „dorosły“ rower z normalnym ogumieniem.

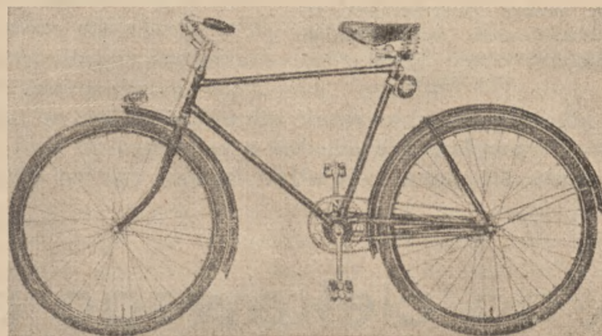
Zmniejszanie ciężaru roweru nie wszystkim jednak wydaje się drogą właściwą dla ułatwienia jazdy, bo konstrukcje takie są nieco kosztowne i wreszcie... te kilka kilogramów to ważne zapewne dla sportowca, ale nie takie znów cenne dla turysty włóczącego się po różnych zakamarkach kraju. To też rozwiązaniem znacznie lepszym i coraz bardziej się przyjmującym jest zastosowanie w rowerze, podobnie jak w samochodzie i motocyklu, odpowiedniej przekładni. Przekładnia w rowerze to nie nowina. Pokutuje już po świecie od niepamiętnych czasów z wynikami przeważnie ujemnymi. W ostatnich latach utrzymały się na powierzchni przeważnie w krajach zachodnich, jedynie przekładnie typu „Cyclo“, składające się z dwóch lub trzech różnych kółek łańcuchowych przy tylnej piaście. Jest to rozwiązanie proste, lecz mało eleganckie — poprostu „psuje linie“ roweru. Obecnie propaguje się więc przekładnie trybowe połączone organicznie z ramą roweru i łożyskiem korby. Rowery z takimi przekładniami wystawiają najpoważniejsze fabryki (większość stosuje przekładnie dwubiegowe) przy czym dźwignia do nastawiania biegów umieszczona jest bądź to na kierownicy, bądź też na ramie tuż pod kierownicą. (W poprzednim numerze Kupca-Mechanika opisaliśmy szczegółowo dwubiegową przekładnię z urządzeniem do przestawiania nogą — przyp. Red.). Jedna z wytwórni części rowerowych wystawia nawet przekładnię czterobiegową, zresztą pięknie opracowaną.



Oto inna odmiana resorowania przedniego koła.

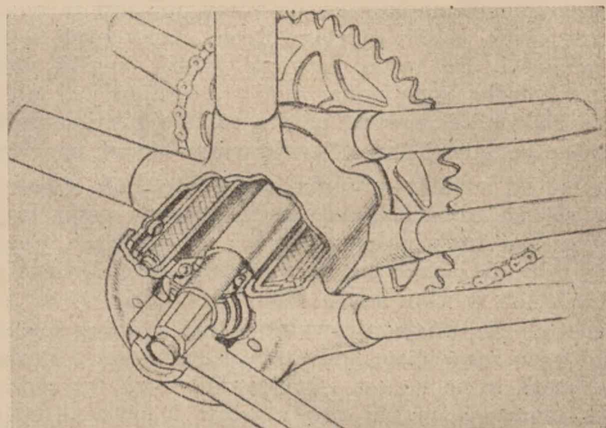
Jak już wspomniałem przekładnie te tworzą jedną całość z ramą rowerową, wskutek czego późniejsze wbudowanie ich do roweru wymaga odpowiedniej przeróbki ramy. Chcąc dogodzić tym, którzy rower już posiadają, jedna z fabryk wyprodukowała przekładnie umieszczoną przy piaście koła tylnego, wskutek czego można ją bez trudności wbudować do każdego roweru. Przekładnie w piaście koła tylnego fabrykowano bodaj już przed wojną, odznaczały się jednak tym, że rzadko kiedy funkcjonowały. Przekładnia o której tu mowa działa ponoć doskonale.

Zwolennicy zwiększenia komfortu jazdy przez zmniejszenie wstrząsów wysilają się głównie w kierunku prostego, lecz skutecznego resorowania koła przedniego. Z tego zakresu pokazano kilka ciekawych konstrukcji. Najciekawsza z nich — przytym doskonale działająca — to konstrukcja *„Tourist“*, składająca się z resorów gumowych wraz z amortyzatorami. Konstrukcja ta jest mocna, bardzo lekka i może być wmontowana do każdego roweru.



Największą sensacją był rower Phänomen - „Schwingrad“ z resorowanem tylnem kołem.

Powiedziałem na wstępie, że odnośnie do zasadniczej konstrukcji roweru nie było żadnej sensacji. Muszę to sprostować, gdyż sensacja taka była, a mianowicie t. zw. „Schwingrad“ marki Phänomen. Co to takiego? — Nie mniej nie więcej, tylko... resorowane koło tylne. Problem, nad którego rozwiązaniem pracuje usilnie przemysł motocyklowy — nie zawsze z powodzeniem — rozwiązano tu w sposób bardzo zręczny i prosty. Wyrzucono poprostu widelec tylny a poziome prowadnice koła umocowano na silnym resorze gumowym, obejmującym łożysko korby. Koło tylne uzyskało więc swobodę ruchu w górę i w dół przyczym odstęp obu kół łańcuchowych pozostaje

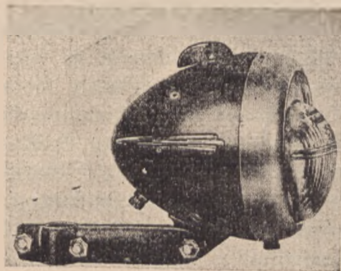


„Schwingrad“ posiada silny resor gumowy połączony z łożyskiem korby.

zawsze ściśle jednakowy. Przejażdżka na tym rowerze, szczególnie po złej drodze, jest prawdziwą rewelacją i daje dopiero pojęcie o istotnym „komforcie jazdy“.

Oto w głównym zarysie ważniejsze nowości dotyczące roweru. Nie wszystkie oczywiście, bo można by

tym zapełnić cały numer naszego miesięcznika, a cóż dopiero, gdyby się chciało omówić szczegółowo przebogaty dział akcesorii rowerowych. W tym dziale, który w Niemczech jest szczególnie silnie rozwinięty, dużym zainteresowaniem cieszyły się nowości opracowane w związku z nowym niemieckim ustawodawstwem drogowym. Tak więc od pierwszego kwietnia wszystkie rowery muszą być zaopatrzone w *„kocie oczy"* umieszczone nie jak dotychczas, na ramie lub błotniku, lecz na pedałach. Ustawodawca wychodził z założenia, że dwa poruszające się punkty świetlne łatwiej zwrócą uwagę automobilistów, jak jedno nieruchome „kocie oko". Nowe pedały są więc dzisiaj najlepszym artykułem zbytu. Z wyżej wspomnianej ustawy wynika również, że elektryczne reflektory rowerów, muszą być urządzone tak, aby nie oślepiały „przeciwnika". Pokazano więc cały szereg nowych typów reflektorów (wszystkie refelktory przepisowe noszą stempel urzędowy) i popyt na te nowości był — z konieczności — bardzo ożywiony.



Nowe modele elektrycznych reflektorów dają, dzięki specjalnym soczewkom, światło nieoślepiające.

Z innych akcesorii warto chyba wymienić *nowe siodełko ruchome*, poddające się ruchom rowerzysty. Konstruktor tej nowości twierdzi, że jazda na takim siodełku mniej męczy, że nie niszczy się odzieży itd. Poza tym, na postojach, można po wyciągnięciu jednego tylko trzpienia stalowego zabrać siodełko ze sobą, „aby uniemożliwić kradzież roweru". Odczekajmy co na to powiedzą złodzieje.

Roman Sowiński

A co ciekawego pokazano na wystawie londyńskiej?

Londyn, w kwietniu

Ostatnia wystawa rowerowa i motocyklowa w Londynie odbywająca się corocznie w październiku nie obfitowała coprawda w niespodzianki i jakieś rewelacyjne nowości techniczne, które mogłyby zaskoczyć fachowca. Niemniej była bardzo ciekawa i nasuwała wiele refleksyj. Już z samego jej charakteru dominował na wystawie przemysł rowerowy i motocyklowy wraz ze wszystkimi swymi przemysłami uzupełniającymi. W uwagach niniejszych ograniczam się tylko do omówienia przemysłu rowerowego. Potwierdziła ona raz jeszcze, iż w Anglii rower nie jest używany jako środek lokomocji na codzień, do pracy, jak jest to u nas, lecz raczej do celów turystycznych, sportowych i dla przyjemności. Do pracy bowiem jeździ Anglik elektryczną kolejką podziemną, albo tramwajem czy autobusem. Natomiast roweru używa się dla przyjemności, traktując go jako jeden z licznie uprawianych sportów.

To też od soboty południa aż do niedzieli włącznie widzi się na ulicach Londynu niezliczone setki turystów na rowerach pojedyńczych i podwójnych t. zw. tandemach, udających się na wycieczki do nadmorskich kąpielisk lub w głąb kraju. Sport kolarski jest w Anglii spopularyzowany niezwykle silnie. Silniej, aniżeli mogłoby się zdawać na podstawie informacyj o liczbie prywatnych samochodów i motocykli. Tym też można sobie tłumaczyć, że dla rowerzystów i motocyklistów istnieją w Anglii specjalne udogodnienia organizowane przez Ligę Rowerzystów i Motocyklistów. Wzdłuż specjalnych dróg rowerowych co kilka kilometrów znajduje się budka z telefonem i posterunkiem motocyklowym, który patroluje na powierzonym sobie odcinku drogę, służąc w razie potrzeby wszelkiego rodzaju pomocą sanitarną i techniczną, przyczym wszystkie reperacje są przeprowadzane natychmiast i co najważniejsze.., gratis. Cyklistów jest w Anglii ca 7 milionów; należąc do klubów cyklistycznych złączonych w Lidze Rowerowej płacą oni drobną miesięczną składkę, w ramach której posiadają ubezpieczenie od wypadku, od odpowiedzialności cywilnej, w razie procesu wynikłego na tle wypadku otrzymują gratisową obronę adwokacką, w pierwszym rzędzie pomoc techniczną na drodze przy defekcie roweru czy motocykla.

Nic dziwnego, że przy tak wielkiej popularności sportu rowerowo-motocyklowego, przemysł ten w Anglii rozwija się z roku na rok, tym więcej, że posiada on zagranicą niezwykle pojemne rynki eksportowe.

Jak można było stwierdzić na omawianej wystawie, rowery angielskie są budowane nie z grubych rur jak nasze, polskie, lub niemieckie, lecz z rur cieńszych, lepszych, z takich samych, jakich używa się przy budowie samolotów. A więc rower angielski należy do typu roweru lekkiego, przystosowanego do celów sportowych i doskonałych dróg angielskich. To też szczytem ideału, do którego dąży angielski przemysł rowerowy jest bu-

dowanie roweru jaknajlżejszego. Najcięższym rowerem, jaki widziałem na wystawie, był rower o wadze 12 kg; rower normalny ważył 7 kg. Natomiast nie do rzadkości należały rowery o wadze 5,5 kg. Oczywiście tak lekkie rowery nie nadawałyby się na nasze przeciętne polskie drogi; mogłaby być jednak z nich pociecha przy wyścigach. Lekkość roweru uzyskiwana jest w Anglii przez stosowanie w wysokiej mierze przy konstrukcji lekkich metali: duraluminium, hiduminimium i magnuminium. Z nich wytwarzają kierownice, obręcze, pedały i wszelkie inne części. Ponieważ błotniki z blachy byłyby za ciężkie, budują je z... celuloidu. Na uwagę przy tym zasługuje, iż zamiast jednej, jak ma to miejsce przy rowerach produkowanych w Polsce, błotniki opierają się aż na trzech podpórkach.

Przeciętna cena roweru wynosi 125 do 150 zł. A więc mniej więcej odpowiada cenom naszym. Jednakże na stosunki angielskie, gdzie poziom zarobków jest kilkakrotnie wyższy od zarobków w Polsce i gdzie w ogóle standart życiowy jest b. wysoki, cena ta jest niska i każdy, nawet najmniej zarabiający robotnik może sobie pozwolić na luksus posiadania roweru.

Drugą cechą charakteryzującą rowery angielskie, to piasty wolnobiegowe. Na wystawie było około 1 tys. rowerów. Jednakże przy żadnym nie zauważyłem piasty wolnobiegowej z hamulcem. A więc Anglik używa roweru z zwykłą piastą i wolnobieżkiem oraz dwoma hamulcami linkowymi, natomiast w piasty wolne (system „Torpeda") jak „Perry" zaopatruje się tylko rowery na eksport.

Wreszcie jako trzecią właściwość oglądanych przeze mnie rowerów wymienić mogę wąskie opony całowe, w jakie bardzo często są zaopatrzone rowery angielskie. Natomiast na całej wystawie nie widziałem ani jednego roweru balonowego, których w Anglii już przestano używać.

Poza rowerami jednoosobowymi widzieć można było na wystawie rowery dwuosobowe, tandemy, które w Anglii są bardzo popularne.

Jako nowość zauważyłem przy rowerach angielskich umieszczenie „kocich oczek" także przy rączkach kierownicy, gdy Niemcy np. umieszczają je przy pedałach.

W roku 1937 reklamowano w Anglii jako nowość dynamo, umocowane w piaście przedniej, wskutek ruchu której dynamo się stale obraca. To też wystarcza kierowcy włączyć kontakt umocowany przy kierownicy, aby uzyskać światło. Nowość ta zyskała już w Anglii pełne obywatelstwo, to też w Londynie duża ilość rowerów była już wyposażona w ten typ reflektorów.

W Polsce dla rowerów turystycznych jest przyjęty typ siodeł twardych, natomiast Anglia ich nie uznaje; budowane przez przemysł angielski rowery są zaopatrzone przeważnie w siodła miękkie; cały wysiłek przemysłu jest skierowany ku produkcji siodeł jaknajwięcej miękkich, by przez to zapewnić rowerzyście maximum wygody.

W wyglądzie zewnętrznym różnica między rowerem angielskim i innych krajów jest m. i. równie spowodowana zupełnie innym kształtem torebek. W rowerach naszych stosowane są małe torebki skórzane, w których z trudem mieszczą się klucze i oliwiarka. Natomiast przy rowerach angielskich są zastosowane torby duże, wiszące w tyle pod siodłem, często posiadające kształt jakby skrzynek, bardzo pojemnych, w których można zmieścić nawet zwiniętą pelerynę od deszczu. Przeważnie są one wykonane z czarnej ceraty. A więc i tutaj Anglik dba o swoją wygodę, pragnąc posiadać możność większego wyzyskania dla praktycznych celów torebki rowerowej.

Rozdawane na wystawie katalogi zwracają uwagę wyznaczonymi dwoma cenami: gotówkową i na raty. Innego zróżniczkowania cen niema. Kiedy już mowa o cenach warto podnieść, iż w Anglii obowiązuje cena stała i mowy niema o jakimkolwiek targowaniu się detalisty z hurtownikiem, hurtownika z fabryką, lub klienta z detalistą. Tam nie rozumieją, by klient mógł prowadzić dyskusję ze sprzedawcą na temat cen.

Wreszcie na zakończenie kilka cyfr, charakteryzujących rynek rowerowy polski w porównaniu z angielskim. W roku 1937 przemysł angielski wypuścił na rynek 2 milj. rowerów. W Polsce posiadamy 1030 tys. rowerów, a roczne zapotrzebowanie polskiego rynku wynosi 200 tys. rowerów. W czasie trwania omówionej przeze mnie wystawy, sprzedano 300 tys. rowerów na Anglię, a 700 tys. rowerów na zagranicę, przy czym uzyskane zamówienia na wystawie wyniosły ca 125 milj. zł. Cyfry te mówią same za siebie i nie wymagają szerszych komentarzy.

Inż. Hieronim Grzeszkowiak

Kto pierwszy?

Torebki stosowane w Polsce do rowerów są ze wszech miar niepraktyczne. Są tak małe, że z ledwością można w nich pomieścić oliwiarkę i klucze rowerowe. W Anglii, gdzie przede wszystkim starają się pogodzić zawsze pożyteczne z maksimum wygody, torebki kształtu naszego nie są znane. W ich miejsce rower posiada dużą, pojemną torbę ceratową, przypominającą formą skrzynkę. Cyklista może pomieścić w niej nie tylko najpotrzebniejsze narzędzia konieczne dla najprymitywniejszych napraw roweru, lecz również śniadanie, a nawet zwiniętą pelerynę.

Temat ten porusza w swej korespondencji sprawozdawczej z wystawy rowerowej w Londynie inż. H. Grzeszkowiak (patrz str. 68 i 69).

Wydaje się nam, że torby na modlę angielską są lepsze. Nie dlatego bynajmniej że — jak często mówi się — co zagraniczne to lepsze, lecz z uwagi na wygodę i stronę praktyczną.

Rzucamy projekt. Niech polskie wytwórnie torebek rowerowych spróbują wytwarzać torebki na wzór angielski z odpowiednim ulepszeniem. Ryzyko przy tym stosunkowo niewielkie, a możliwość zysku duża.

A więc... kto pierwszy podejmie naszą inicjatywę? Czekamy na odpowiedź.

Polski przemysł gumowy

Do tych gałęzi przemysłu, które rozwinęły się w Polsce dopiero w okresie powojennym, należy m. i. przemysł gumowy. Przed wojną światową, w granicach wszystkich trzech zaborów istniała tylko jedna poważniejsza fabryka w tej gałęzi przemysłu — „Wolbrom" S. A. w Wolbromiu, założona dla walki konkurencyjnej z potężnym przemysłem gumowym rosyjskim, zalewającym b. Kongresówkę swoimi towarami. Poza „Wolbromiem" istniało jeszcze kilka pomniejszych fabryczek, które jednakże nie wywierały poważniejszego wpływu na rynek. Ogólna produkcja polskiego przemysłu gumowego była minimalna i jednostronna i tylko w minimalnym stopniu mogła zaspakajać zapotrzebowanie rynku krajowego.

Po wojnie Polska znalazła się wobec konieczności uniezależnienia się gospodarczego od zagranicy. Przemysł gumowy zbyt wielką odgrywa rolę w gospodarstwie pokojowym jak wojennym, aby nie miał powstać w państwie, który jako główny kanon postawiło utrzymanie swej niezależności politycznej. Bez wyrobów gumowych nie może przecież obyć się ani statek, pociąg czy aeroplan, nie do pomyślenia jest samochód, fabryka, kopalnia czy szpital.

Z chwilą uświadomienia sobie tej prawdy przystąpiono do uruchomienia pierwszych fabryk w tej gałęzi przemysłu już w r. 1920. Jego początki były niezmiernie trudne nietylko ze względu na nieprzebierającą w środkach konkurencję zagraniczną, która celem uniemożliwienia rozwoju polskiemu przemysłowi gumowemu stosowała najdalej posunięty dumping — lecz również z uwagi na brak zaufania polskiego odbiorcy do produkcji krajowej. W wyniku walki wypowiedzianej i prowadzonej konsekwentnie przez przemysł zagraniczny polskiemu, szereg polskich fabryk był zmuszony do likwidacji. Fakt ten przekonał wreszcie czynniki rządowe o konieczności większej opieki nad stawiającym pierwsze kroki przemysłem. Częściowo zmieniono taryfę celną, zreglamentowano przywóz.

W ten sposób stworzono bardziej sprzyjające warunki dla działalności polskiego przemysłu gumowego, dzięki którym powołano do życia kilka nowych fabryk. Niemniej warunki pracy były trudne. Większość fabryk krajowych musiała produkować jaknajwiększą ilość artykułów w przeciwieństwie do fabryk zagranicznych, które specjalizowały się w poszczególnych gałęziach produkcji, a w najgorszych wypadkach produkowały artykuły pokrewne. W Polsce było inaczej. Oczywiście wpływało to na znaczne podrożenie kosztów produkcji Było to jednak konieczne z uwagi na walkę z konkurencją zagraniczną.

Po 19 latach wytężonej pracy, posiadamy w Polsce obecnie ok. 50 fabryk przemysłu gumowego, które zdołały już w znacznym stopniu uniezależnić Polskę od zagranicy i które z powodzeniem konkurują z nią na rynku wewnętrznym pod względem ceny i jakości.

Do wyrobów gumowych wytwarzanych w kraju należą wszelkie wyroby gumowe techniczne, jak węże gumowe tłoczące do wody, pary, piwa, wina, spirytusu, nafty, kwasów itd., węże ssące wszelkiego rodzaju, płyty gumowe uszczelniające z przekładkami płóciennymi i bez przekładek, wyroby gumowe chirurgiczne, piłki do gier dziecięcych, obcasy gumowe, pęcherze do piłek nożnych wszelkiego rodzaju, płótna gumowane, kalosze i obuwie gumowe, koła do powozów, opony i dętki do samochodów, motocykli, samolotów i rowerów, wszelkiego rodzaju artykuły gumowe do cukrownictwa, fabryk kopalni, szpitalnictwa, lotnictwa, marynarki, kolejnictwa, pasy gumowe, taśmy izolacyjne i wiele innych artykułów.

Przemysł gumowy w Polsce — jak widzimy z powyższego — należy do szeregu tych gałęzi przemysłów, które w znacznym stopniu przyczyniają się do podniesienia stopnia samowystarczalności kraju.

Równolegle do zmniejszania się cyfr importu, wzrastają cyfry produkcji. W r. 1930 ogólna waga wyprodukowanych towarów przez krajowy przemysł gumowy wynosiła 8 600 ton, a w r. 1937 — 13 800 ton.

W czasie ostatnim rozwój przemysłu gumowego w Polsce uzyskał jeszcze pomyślniejsze warunki rozwoju, aniżeli dotychczas. Czynnikiem, który przyczynił się do tego jest uruchomienie w Dębicy zakładów produkujących syntetyczny kauczuk, znany pod nazwa „Ker". Dotychczas produkcja artykułów gumowych opierała się na oryginalnym surowcu, kauczuku sprowadzanym z Imperium Brytyjskiego, Indii Holenderskich, Ceylonu, Brazylii. Obecnie, dzięki polskiemu wynalazkowi, który w niczym nie ustępuje analogicznym wynalazkom zagranicznym jak np. Buna niemiecka, Polska zdołała uniezależnić się w poważniejszej mierze od importu kauczuku, lub namiastek niemieckich czy rosyjskich.

Ker wszedł już w roku bieżącym na rynek. Na tegorocznych Targach Poznańskich można oglądać polskie opony produkowane przy zastosowaniu keru zamiast oryginalnego kauczuku.

Aczkolwiek przemysł gumowy w Polsce wykazał imponujący rozwój, jednakże obecny stan, nie jest jeszcze kresem jego rozwoju, Polska stanowi rynek niezwykle pojemny dla przemysłu gumowego, jeżeli zważy się, że pod względem motoryzacji znajdujemy się jeszcze na szarym miejscu wśród państw świata. A przecież nie ulega wątpliwości, że w tej dziedzinie będziemy musieli iść naprzód i to nie drogą ewolucji, lecz wprost skokami, jeżeli chcemy jeżeli nie dorównać, lecz choćby zbliżyć się do stanu obronności innych państw. W ślad za rozwojem motoryzacji i lotnictwa, musi następować rozwój przemysłu gumowego tak bezpośrednio związanego z przemysłem motoryzacyjnym.

Jedynym cieniem, jaki pada na stan polskiego przemysłu gumowego jest strona jego podstaw finansowych. Tylko niewielka część tej dziedziny przemysłu opiera się na kapitałach czysto polskich, narodowych. Natomiast gros zakładów jest finansowana przez kapitały żydowskie, niemieckie, austriackie, czeskie. Niemniej

dopóki są one lojalne wobec naszego państwa, działalność zakładów pozostających w ich rękach należy oceniać raczej pozytywnie.

Jakaż rola przypada kupiectwu branży mechanicznej w dalszym rozwoju przemysłu gumowego w Polsce? Rozwój przemysłu jest zależny — jak wiadomo — od stopnia chłonności rynku zbytu i zapotrzebowania. O rozdziale artykułów przemysłu a więc i gumowego decyduje w wysokim stopniu kupiec. W jego rękach leży możność forsowania zbytu wyrobów tej czy innej marki. Czyż trzeba wspominać, że pierwszym obowiązkiem naszego kupiectwa jest torowanie drogi zbytu towarom produkcji fabryk polskich, opartych o kapitał narodowy? Czyż trzeba zwracać uwagę, że w wypadku, w którym klient żąda opony rowerowej kupiec zaofiaruje oponę pochodzącą z zakładów czysto polskich? Trzeba zdać sobie sprawę, że bez świadomej działalności kupiectwa niema rozwoju polskiego przemysłu. Prawdę tę musi właściwie oceniać samo kupiectwo jak i przemysł.

Ponieważ w czasie ostatnim konkurencja przemysłu obcego wymierzona w polski przemysł gumowy jest znowu nasilona, przeto pragnąc i ze swej strony przyczynić się do rozwoju polskiego przemysłu, będziemy co pewien czas omawiali zagadnienia związane z jego rozwojem. Chodzi nam o to, aby nasze kupiectwo więcej zbliżyło się do polskiego przemysłu gumowego i jeszcze więcej, aniżeli dotychczas, zacieśniło z nim współpracę.

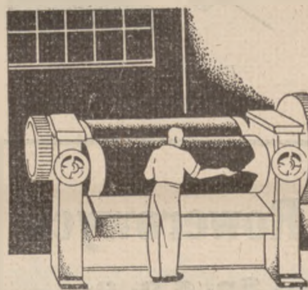
Jak powstaje opona rowerowa?

Każdy kupiec branży rowerowej styka się bezpośrednio z oponą rowerową, stanowiącą przedmiot jego stałych zainteresowań handlowych. Nie każdy jednak orientuje się w procesie, przez jaki musi przejść surowiec zanim w kształcie opony znajdzie się na rowerze klienta. Ponieważ zaś im więcej się wie o swym towarze, tym lepiej, przeto przyjrzyjmy się nieco fabrykacji opon w wytwórni Spółki Akcyjnej Zakładów Kauczukowych „Piastów".



Nacinanie drzewa kauczukowego dla ściągnięcia żywicy.

Rzeczą najważniejszą w każdej dziedzinie wytwórczości jest surowiec. Surowiec do produkcji opon rowerowych otrzymuje się z żywicy drzew tropikalnych, głównie drzew kauczukowych. Na korze drzew dokonuje się nacięć i wówczas wycieka z drzewa żywica. Jest to ciecz mleczna zwana „Latex". „Latex" poddaje się następnie odpowiedniemu procesowi chemicznemu, po czym walcuje się go w arkusze i suszy. Zależnie od zastosowanych wstępnych procesów z jednej i tej samej żywicy, uzyskanej z drzewa kauczukowego otrzymuje się dwa gatunki kauczuku a mianowicie: ciemno brązowy (Smoked shett) i jasno kremowy („Pale Crepe").

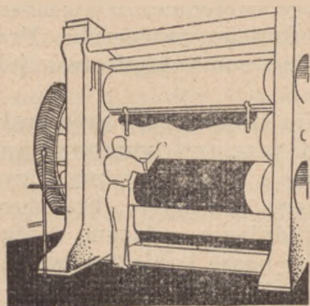


Walcowanie surowca.

Do produkcji opon używa się głównie gatunek Smoked sheet, który oczywiście wymaga odpowiednich domieszek. Walcowanie kauczuku z domieszkami — co odbywa się na potężnych walcach — przetwarza go w masę podobną do ciasta Próbki z tej masy przesyła się do laboratorium, gdzie poddawane są specjalnym próbom. Dalszy proces produkcji z danej mieszanki może być podjęty dopiero po uzyskaniu opinii laboratorium co do wyniku przeprowadzonych prób.

Opona nie składa się jednak z samego kauczuku, lecz jest połączeniem warstw kauczuku i warstw tkaniny. Tkaniną stosowaną do produkcji opon jest tak zwany „Cord". Tkanina użyta do produkcji opon powinna być odporna na rozciągliwość, i jednocześnie być elastyczną w stosunku do wstrząsów i wszelkiego rodzaju wibracji. Materiał odpowiadający powyższym warunkom osiąga się przez skręcanie pojedyńczych ni-

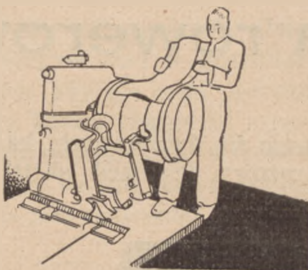
tek w dość silne sznurki. Następnie „Cord“ powleka się pod wysokim ciśnieniem czystym kauczukiem. Tutaj stosuje się gatunek „Pale Crepe“. — Powlekanie tkaniny ma na celu rozdzielenie poszczególnych nitek cienką warstwą kauczuku, a to dla tego, aby zabezpieczyć je od ścierania i przed działaniem wysokiej temperatury wewnątrz opony powstającej podczas jazdy.



Powlekanie Cordu.

Tak samo jak mieszanka kauczuku tak też i tkanina przechodzi przez szereg prób, i to tak przed jak i po gumowaniu. Sprawdzianem odporności gumy jest próba wyszarpnięcia nitki z całości opony.

Po przygotowaniu mieszanki i tkaniny przystępuje się do zasadniczej konstrukcji opony. Proces ten nazywa się „konfekcjonowaniem“ i wykonywany jest przez zręcznych rzemieślników. Polega on na przykrawaniu odpwiednich pasków tkaniny, układaniu ich warstwa przy warstwie na odpowiedniej formie poczym na wierzch nakłada się pas wykalandrowanej (wywalcowanej) gumy o odpowiedniej szerokości i profilu. Tak zestawioną oponę umieszcza się we formie wulkanizacyjnej w celu nadania jej odpowiedniego kształtu oraz zespolenia poszczególnych warstw, z których składa się opona. — Podczas wulkanizacji na powierzchni zostaje wyciśnięty protektor. Formy wulkanizacyjne ogrzewane są parą zaś sam przebieg wulkanizacji odbywa się w dokładnie kontrolowanych temperaturach.

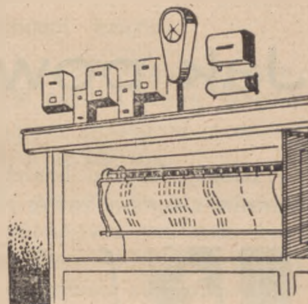


Budowa opony.



Prasa do wulkanizacji opon.

Cały proces produkcji sprawdza się bieżąco ustalonym systemem i przy pomocy odpowiednich aparatów wykluczających wszelkie błędy pracowników W ten sposób zapewnia się jednolity gatunek produkcji, na którym opiera się d o b r e i m i e w y t w ó r n i.



Aparat kontrolny.

SAMOWYSTARCZALNOŚĆ W PRODUKCJI GUMOWEJ

Do najważniejszych produktów przemysłu chemicznego, należą bezsprzecznie wyroby gumowe. Żadna gałąź przemysłu bez wyrobów gumowych obejść się nie może. Do użytku osobistego również przywykliśmy stosować cały szereg artykułów wykonanych z gumy.

Mimo, że chodzi w danym wypadku o przemysł stosunkowo bardzo młody, to jednak dzięki swym właściwościom wyroby gumowe znalazły i znajdują coraz szersze zastosowanie, tak że obecnie jeszcze przemysł ten produkując coraz to nowe artykuły dzięki świeżym wynalazkom i ulepszeniom produkcji chemicznej, otwiera sobie coraz to nowe pola.

W Polsce przemysł gumowy natychmiast po wskrzeszeniu naszego państwa rozwinął się zaiste w amerykańskim tempie i podczas gdy przedtem Polska w całości była zależna od zagranicy, to w ostatnich latach w znacznej mierze uniezależniła się od importu.

Jedyną placówką chrześcijańska przemysłu gumowego, która istniała przed wojną na terenach Rzeczypospolitej była fabryka wyrobów gumowych „Wolbrom" założona w r. 1912 w województwie kieleckim, tuż przy stacji kolejowej Wolbrom. Przetrwała ona nietylko trudny okres niewoli, lecz również i wojnę światową a po wojnie rozwinęła się do jednej z ważniejszych placówek polskiego przemysłu gumowego.

Z tych artykułów, które najbardziej interesują branżę mechaniczną wymienić należy przede wszystkim opony, dętki i akcesoria rowerowe, węże wszelkiego rodzaju, artykuły gumowe techniczne i instalacyjne. W tych artykułach fabryka wyrobów gumowych „Wolbrom" jest w Polsce pionierem. Produkcję opon i dętek rowerowych rozpoczęła fabryka „Wolbrom" w r. 1927 i opony oraz dętki rowerowe już w pierwszych latach znalazły chętnych odbiorców.

Najważniejszym jednakże działem fabryk wyrobów gumowych w Polsce są artykuły techniczne, do których przede wszystkim zaliczamy artykuły instalacyjne, które znajdują zastosowanie u wszystkich mechaników jak n. p. uszczelnienia lub pierścienie, węże lub płyty. Znane są n. p. pierścienie do maszyn do szycia lub pierścienie do wirówek, poza tym wymienić musimy również klapy do pomp i wentyle, pasy napędowe, pierścienie do sprzęgieł, różnego rodzaju sznury do uszczelnień, buforki i korki oraz wszelkie inne różnorodne artykuły formowe, których każdy mechanik potrzebuje w większej lub mniejszej ilości. (p)

XVII SALON MIĘDZYNARODOWY SAMOCHODÓW, MOTOCYKLI I ROWERÓW W GENEWIE

Jeżeli wypadki wrześniowe roku ubiegłego mogły mieć jakikolwiek wpływ na wystawy w Paryżu i Londynie, to stwierdzić należy, że XVI Salon Międzynarodowy Samochodów, Motocykli i Rowerów w Genewie zgromadzi w roku bieżącym, o wiele większą liczbę wystawców, aniżeli w roku ubiegłym.

W wystawie reprezentowanych będzie osiem państw, które razem wystawią 54 marek samochodów osobowych i 9 marek samochodów użytkowych.

Najpoważniejsze ilości eksponatów wystawią: Stany Zjednoczone, Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Włochy, Szwajcaria i Belgia. Specjalne stoiska będą poświęcone wyłącznie karoseriom szwajcarskim.

NAJWIĘKSZY PROCENT ROWERZYSTÓW

Od lat uchodziła Dania za kraj, posiadający największy procent rowerzystów. Obecnie prymat w tej dziedzinie straciła Dania na rzecz Holandii, gdyż według statystyk za rok ubiegły w Holandii przypada jeden rower na 2.39 mieszkańców, w Danii zaś dopiero na 2,67 mieszkańców. Dla porównania dodajemy, że stosunek ten wynosi w Belgii 3,86, w Niemczech około 4, w Francji 5 a w Anglii 5,11. Z cyframi tymi Polska nie może konkurować, gdyż u nas przypada jeden rower na 32,9 mieszkańców. Na pociechę możemy jednak stwierdzić, że bądź co bądź robimy postępy. I tak w roku 1936 posiadaliśmy 653.569 rowerów a w roku ubiegłym już 1.001.549 rowerów, czyli że w przeciągu dwóch lat ilość rowerów wzrosła o około 400.000. Szczegółowe cyfry dla poszczególnych województw w ogólnej ilości podaliśmy w poprzednim zeszycie.

Z powyższych cyfr wynika jasno, że w branży rowerowej jest u nas jeszcze wiele do zrobienia.

Z RYNKU POLSKIEGO

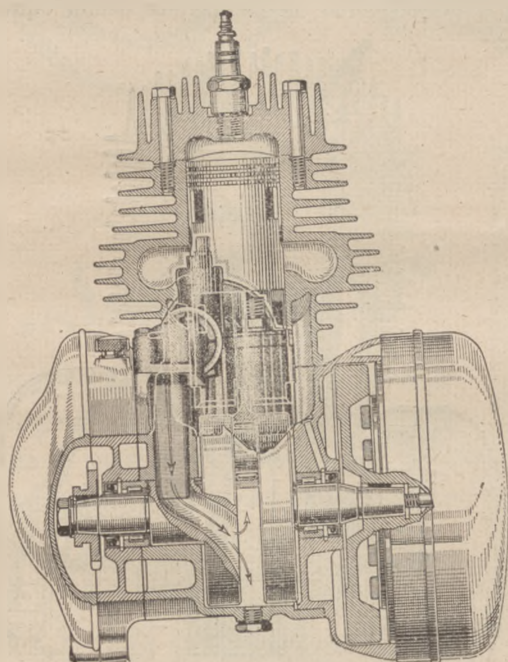
W rubryce tej omawiać będziemy kolejno konstrukcje i typy motorowerów i motocykli, znajdujących się na naszym rynku jak też i nowości pokazanych na wystawach i przewidzianych do produkcji w najbliższym czasie.

DZIAŁ MOTOCYKLOWY

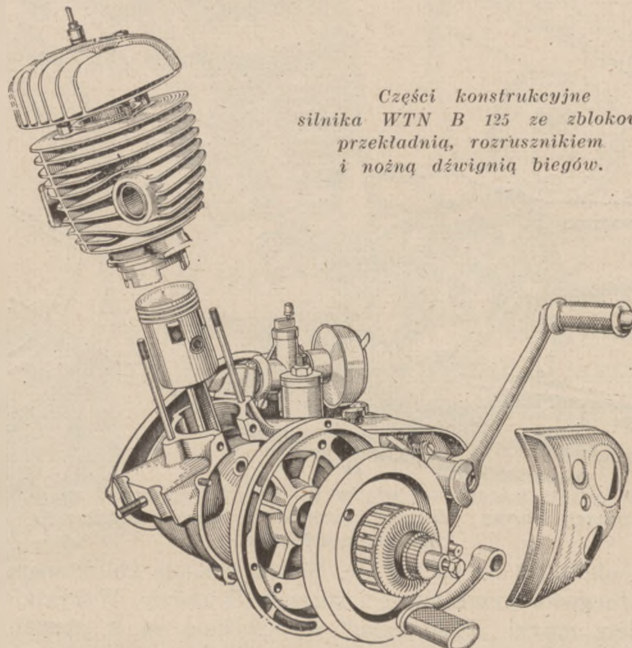
Motorowery

W ramach akcji motoryzacyjnej największym powodzeniem cieszą się bezsprzecznie motorowery, jak tego dowodzą cyfry odnoszące się do ilości sprzedanych jednostek w poszczególnych kategoriach pojazdów mechanicznych. Wynika z tego, że motorowery umożliwiają najszerszym warstwom społeczeństwa na zrealizowanie swych „marzeń motoryzacyjnych" niewielkim stosunkowo kosztem, przyczym zwolnienie tych maszyn od podatku, prostota obsługi oraz niewielkie zużycie materiałów pędnych utrzymują koszt eksploatacji motoroweru w granicach nader skromnych.

Najwięcej interesują nas oczywiście motorowery produkcji krajowej. Do nich należą między innymi motocykle W. N. P., które w naszych omówieniach weźmiemy na pierwszy ogień. Nazwaliśmy je nie motorowerami, lecz motocyklami, gdyż nie posiadają one pedałów rowerowych. Przystosowane silną konstrukcją ramy do wymogów naszych dróg, ciągle jeszcze nienajlepszych, robią raczej wrażenie maszyn o większej pojemności silnika. Dwa typy motocykli W. N. P., „Popularny" i „Luksusowy" nie różnią się wcale w swej konstrukcji. Różnica polega na tym, że model „Luksusowy" wykonany jest w wiśniowym lakierze z chromowanymi częściami, podczas gdy „Popularny" zadowala się skromną czarną szatą. W motocyklach tych wmontowane są niezawodne silniki „SM", z poznańskiej fabryki p. Stefana Malcherka, które już niejednym mogą się poszczycić sukcesem sportowym i które jako motory kajakowe zyskały sobie od szeregu lat jaknajlepsze imię na wszystkich wodach Rzeczypospolitej. Silnik (98 ccm) o mocy 2.8 KM posiada dwa biegi, oświetlenie elektryczne i zapłon z magneta w kole zamachowym. Zużycie paliwa wynosi 2 ltr na 100 km a szybkość maksymalna ca 70 km/godz. Na podkreślenie zasługuje wielki zbiornik na benzynę (8 ltr) i ogumienie balonowe 19 × 3.00.



Przekrój nowego silnika WTN - Triumph 125 (122 ccm.) Strzałki wskazują drogę, którą przebiega mieszanka z gaźnika poprzez suwak obrotowy do karteru.

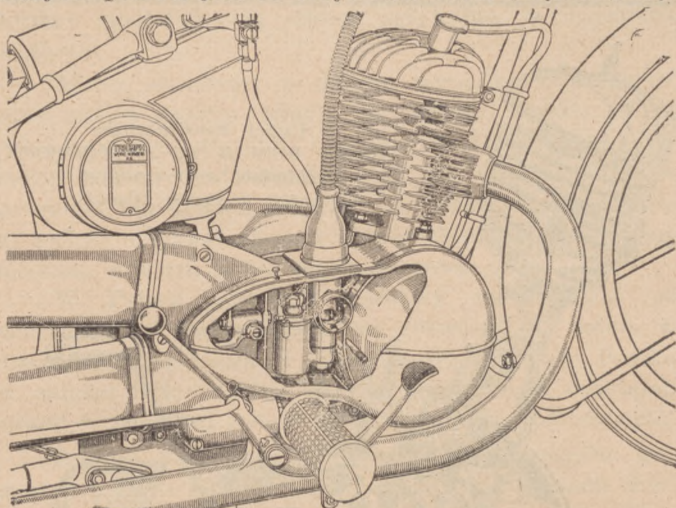


Części konstrukcyjne silnika WTN B 125 ze zblokowaną przekładnią, rozrusznikiem i nożną dźwignią biegów.

Z marek zagranicznych dobrze znany jest na naszym rynku „Phänomen". Fabryka ta produkuje kilka modeli różniących się nieco od siebie. Pierwszy z nich „Bob", to prawdziwy „motorower", a więc z pedałami rowerowymi. Modelem bliźniaczym jest „Bob-Lady" i różni się jedynie ramą damską. Na podkreślenie zasługują: niska rama sportowa, specjalny tylny widelec ułatwiający szybki demontaż tylnego koła oraz prosta regulacja napięcia łańcucha napędu nożnego i łańcucha napędu motorowego. Koła, z ogumieniem balonowym 26 × 2.25, posiadają z przodu piastę z hamulcem bębenkowym ręcznym, z tyłu zaś piastę wolnobiegową „Torpedo". Trzecim modelem jest „Bob 100", już nie motorower, lecz motocykl zaopatrzony, tak jak oba poprzednie modele, w słynny silnik Sachs 98 ccm, którego wyprodukowano już przeszło 500.000 egzemplarzy. Moc silnika wynosi około 2.25 KM przy zużyciu paliwa ca 2.5 ltr na 100 km. Z silnikiem zblokowana jest dwubiegowa przekładnia, przyczym silnik w modelu „Bob 100" zaopatrzony jest w rozrusznik nożny (podczas gdy w modelach „Bob" i „Bob-Lady" zapuszcza się silnik pedałami). Tylny widelec tak jak w poprzednich modelach. „Bob 100" posiada oczywiście niską ramę motocyklową oraz balonowe ogumienie mo-

tocyklowe (2.50 × 19). Hamulce bębenkowe, u przedniego koła ręczny, u tylnego nożny.

„Bob 120", to już motocykl o stosunkowo dużej wydajności, gdyż przy zachowaniu zasadniczej konstrukcji ramy posiada większy silnik, a mianowicie „Ilo 120", o pojemności 118 ccm i mocy około 3.3 KM. Zużycie paliwa jest tu oczywiście nieco większe i wy-



W osłonie łańcuchowej silnika BD 250 widzimy napęd samoczynnej pompy oliwnej, sprzęgło i napęd obrotowego suwaka wpustowego.

nosi około 2.9 ltr na 100 km. Silnik posiada zblokowaną dwubiegową przekładnię i rozrusznik nożny. Wszystkie modele marki „Phänomen" wyposażone są w przedni widelec z opatentowanym przegubem-amortyzatorem.

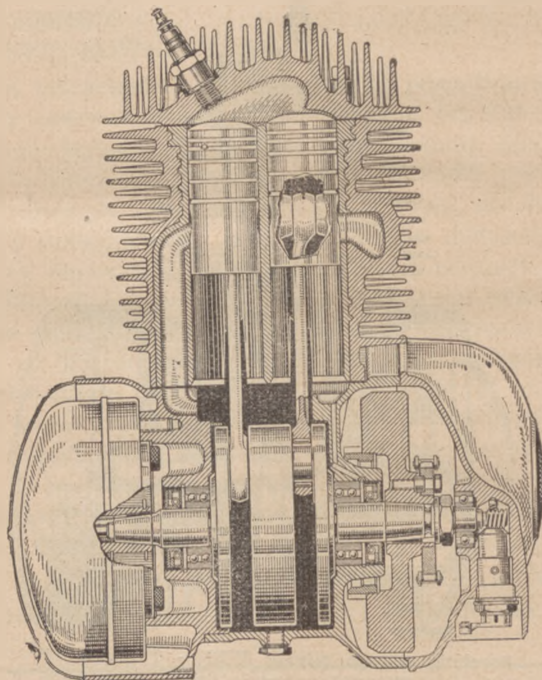
Silnik „Sachs 98" jest, jak już wspomnieliśmy bardzo rozpowszechniony, spotykamy go więc w dalszych markach motocykli, znajdujących się na naszym rynku: „Wul-Gum", „Wul-Gum I" i „Hecker - VM 100". Wszystkie te trzy maszyny różnią się jedynie odmienną konstrukcją ramy, która w modelach „Wul-Gum" i „Wul-Gum I" wykonana jest z rur stalowych jako rama pojedyncza, podczas gdy „Hecker" posiada ramę podwójną, kołysaną z rur prostokątnych, przy czym zbiornik o kształcie kroplowym jest wpuszczony w ramę. Na uwagę zasługuje tu jeszcze system resorowania przedniego koła, który amortyzuje nietylko wstrząsy prostopadłe, lecz także wstrząsy występujące w kierunku jazdy.

Rewelacją tegorocznej wystawy samochodowej w Berlinie były dwa modele „Triumph" czyli TWN, które zapewne ukażą się wkrótce także i u nas. Są to modele B 125 i BD 250.

Pierwszy z nich, a więc model B 125, posiada silnik o pojemności 122 ccm całkiem nowego typu. Jest to silnik dwusuwowy z płaskim tłokiem i nowym, patentowanym układem kanałów wlotowych dla mieszanki, dzięki czemu uzyskuje się doskonałe napełnienie cylindra, gdyż mieszanka świeża nie może się zmieszać ze spalinami. Ponadto wpust mieszanki do karteru regulowany jest nie przez tłok silnika (czas na zassanie mieszanki jest wtedy zbyt krótki), lecz przez specjalny suwak obrotowy, osadzony na wale silnika. Dzięki tej konstrukcji mały ten silniczek wydaje pełne 4 KM, pozwalając osięgnąć bez trudności szybkość maksymalną 75-ciu km na godzinę. Skrzynka biegów jest oczywiście zblokowana z silnikiem, posiada trzy biegi z włączeniem nożnym, co spotyka się dotychczas jedynie u maszyn ciężkich. Maszyna jest wyposażona w 30-watową instalację świetlną prądu stałego z akumulatorem. Zużycie paliwa około 2.5 litra na 100 km.

Model TWN BD 250 należy do najbardziej interesujących konstrukcji motocyklowych. Silnik dwusuwowy o pojemności 250 ccm posiada wydajność wprost niezwykłą, bo pełne 12 KM, przyczym szybkość maksymalna wynosi 110 km/godz. przy niezwykle niskim zużyciu paliwa (3 ltr na 100 klm). Tak korzystne daty techniczne uzyskano dwoma drogami. Po pierwsze przez zastosowanie — podobnie jak w modelu B 1 25 — obrotowego suwaka, regulującego dopływ mieszanki do karteru, po wtóre zaś przez zastosowanie cylindra dwutłokowego. W silniku dwutłokowym otwór wypustowy znajduje się w jednej, otwór wlotowy w drugiej „odnodze" cylindra, a ponieważ wał korbowy urządzony jest w ten sposób, że tłok wypustowy biegnie zawsze nieco naprzód w stosunku do tłoka drugiego, przeto otwór wylotowy otwiera, się kiedy otwór wlotowy jest jeszcze zamknięty, i zamyka się, kiedy otwór wlotowy jeszcze jest otwarty. Tak więc unika się wszelkich strat mieszanki i zapewnia idealne napełnienie cylindra.

W silniku tym zastosowano również nowy system chłodzenia powietrznego, gdyż zamiast zwykłych żeber wyposażono cylinder w dużą ilość długich kolcy, które, jak się okazało, znacznie lepiej odprowadzają ciepło, niż dotychczasowe żebra. Dalszą cechą charakterystyczną tego ciekawego silnika jest pompa do oleju z regulacją samoczynną, którą osiągnięto w ten sposób, że regulator pompy połączono z cięgnem gaźnika, tak że silnik otrzymuje odpowiednią ilość smaru w zależności od obciążenia maszyny.



Przekrój dwutłokowego silnika BD 250. W osłonie po prawej pompa oliwna.

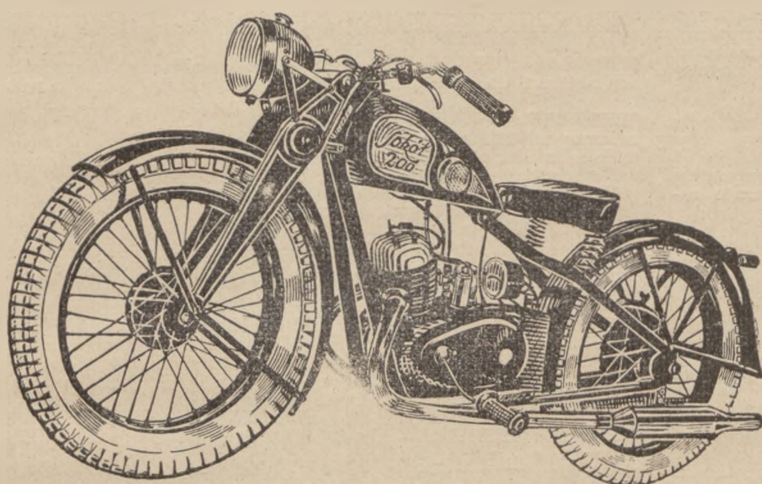
Z silnikiem jest zblokowana czterobiegowa przekładnia z łączeniem nożnym. Instalacja świetlna prądu stałego 50 watowa.

Na zakończenie należy dodać, że wszystkie omówione tu modele a ponadto motocykle „Zuch" — produkcja poznańska — z silnikiem „SM" oraz TWN B 204 (200 ccm), B 254 (250 ccm) i B 350 (350 ccm) będzie można oglądać na tegorocznych Targach Poznańskich na stoisku firmy „Wul-Gum", Poznań, Wielkie Garbary 8.

POLSKIE MOTOCYKLE

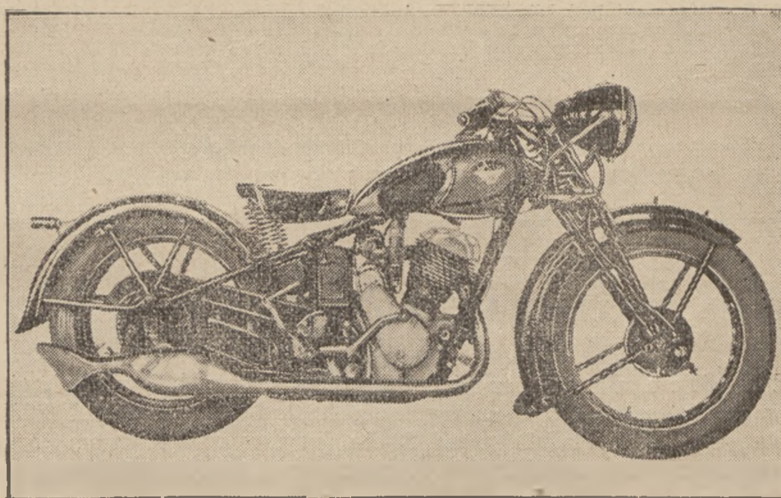
„SOKÓŁ"

BUDOWANE CAŁKOWICIE W KRAJU



„Sokół 200"

lekki motocykl z silnikiem dwutaktowym, do jazdy solo i z pasażerem na dodatkowym siodełku



„Sokół 600"

motocykl sportowo-turystyczny do jazdy solo lub z wózkiem oraz 3-m pasażerem na dodatkowym siodełku

produkują



PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERII

Warszawa

Autoryzowane punkty sprzedaży w całej Polsce

Poznań - ST. SIERSZYŃSKI, sp. z o. o., Plac Wolności 11

WYSTAWIAMY NA TARGACH POZNAŃSKICH

Opis techniczny motocykla „Sokół 200"

SILNIK — jednocylindrowy, dwutaktowy, chłodzony powietrzem. Średnica cylindra 62 mm.
skok tłoka 66 mm.
pojemność skokowa (litraż) 199,2 cm³
stopień sprężania 1:6.5
moc silnika normalna 5,5 KM (3000 obr./min.).
maksymalna moc silnika 7 KM (4000 obr./min.).

CYLINDER — z wysokowartościowego żeliwa, z jednym kanałem ssącym, dwoma kanałami przelotowymi i dwoma kanałami wydechowymi. Układ kanałów daje możność uzyskania maks. wydajności silnika przy minimalnym zużyciu paliwa.

GŁOWICA — aluminiowo - krzemowa, o wysokich żebrach, przymocowana 4-ma śrubami do cylindra.

TŁOK — ze stopu lekkiego, z płaskim denkiem i 3 pierścieniami uszczelniającymi. Konstrukcja tłoka w połączeniu z układem kanałów w cylindrze stanowi system przepłukiwania nawrotowego, stosowanego w nowoczesnych silnkach dwutaktowych.

KARBURATOR — „Graetzin Kf20S" z filtrem powietrznym typu mokrego.

ZAPŁON — bateryjny, prądnica Noris o mocy 30 W, z urządzeniem zapłonowym. Cewka zapłonowa umieszczona wewnątrz aparatu zapłonowego.

SKRZYNKA PRZEKŁ. — 3-biegowa, zblokowana z silnikiem, zmiana przekładni nożna.

SPRZĘGŁO — korkowe, wielotarczowe, pracujące w oleju.

ŁAŃCUCH PRZEDNI — dwurzędowy, pracujący w oleju.

RAMA — kołyskowa, zamknięta, prasowana, z blachy stalowej, o profilu w kształcie litery „U". Układ ramy sprężysty (patent P. Z. INŻ.) w płaszczyźnie pionowej, dzięki czemu uginanie się ramy pod siodłem jest równoznaczne amortyzacji przy zastosowaniu resorowanego tylnego koła.

WIDELEC PRZEDNI — prasowany z blachy stalowej, zaopatrzony: w amortyzator wstrząsów i amortyzator kierunkowy.

HAMULCE — na przednie koło ręczny, na tylne koło nożny, działający niezależnie od siebie.
ŁAŃCUCH TYLNY — zabezpieczony całkowicie przed szkodliwym działaniem błota.

KOŁA — szprychowe, obręcz 2,5 „x 19".

OPONY — balonowe „Stomil" 3.00 — lub 3,50 — 19.

STOJAK — centralny, przymocowany do ramy pod silnikiem.

ZBIORNIK PALIWA — czarno emaliowany, o pojemności ok. 12 litrów mieszanki benzyna — olej. Zaopatrzony w specjalną miarkę do oleju, ułatwiającą sporządzenie mieszanki.

SIODŁO KIEROWCY — zawieszone na dwóch sprężynach spiralnych, wymiennych odpowiednio do ciężaru kierowcy.

INSTALACJA ELEKTR. — 6 V, akumulator 8 Ah. Prądnica o mocy 30 W z regulatorem napięcia i urządzeniem zapłonowym, zapewniająca łatwość rozruchu, bez względu na warunki atmosferyczne.

WYPOSAŻENIE — komplet narzędzi, pompka do pneumatyków, reparaturka do dętek, sygnał elektryczny, książeczka obsługi.

WYMIARY —
rozstaw osi 1315 mm.
całkowita długość 2025 mm
całkowita wysokość 965 mm.
całkowita szerokość 680 mm.
najniższy punkt od ziemi 160 mm.
wysokość siodełka 670 mm.

CIĘŻAR — motocykla z paliwem i kompletnym wyposażeniem ok. 100 kg.

ZUŻYCIE PALIWA — (mieszanki) około 3,2 L/100 km przy szybkości około 65 km/godz.

SZYBKOŚĆ MAKSYM. — bez pasażera na dod. siodełku około 85 km/godz., z pasażerem ok. 75 km/godz.

CENA MOTOCYKLA — „Sokół 200" zł 1.320,—.

WYPOSAŻENIE DODATKOWE — (na żądanie za oddzielną dopłatą): licznik kilometrów ze wskaźnikiem szybkości, reparaturka do łańcucha, bagażnik - siodełko dla pasażera, stojak dodatkowy, montowane na życzenie klienta za dopłatą.

UWAGA: P. Z. Inż. zastrzegają sobie prawo wprowadzenia ewentualnych zmian konstrukcyjnych bez specjalnego uprzedzenia.

RADIO—MECHANIKA

Nowe akumulatory o wielkiej pojemności

Od lat 80-ciu akumulator jest jednym z głównych filarów elektrotechniki a w szczególności techniki prądów słabych, gdyż właśnie przed 80-ciu laty, w roku 1859, zbudował Gaston Planté pierwszy zdatny do użytku akumulator ołowiany. Od tego momentu aż do chwili stworzenia konstrukcji nadającej się do fabrykacji na większą skalę upłynęło jeszcze sporo czasu, a właściwy początek większego rozpowszechnienia akumulatorów datuje od roku 1881, kiedy to luksemburczyk Henri Tudor opracował prototyp naszych akumulatorów dzisiejszych. Wprawdzie od tego czasu akumulatory doznały licznych mniej lub więcej ważnych ulepszeń, jednak w zasadzie swej niewiele się zmieniły, co zresztą świadczy jaknajlepiej o celowości prac ich twórcy.

Szerokie warstwy naszych współobywateli zapoznały się z akumulatorem z chwilą rozwoju radiofonii a starym radiowcom był on zawsze przyjacielem wiernym, choć nieraz nieco złośliwym, gdy zastrajkował właśnie w samym środku ciekawej audycji.

Akumulatory ołowiane, mimo ich licznych zalet, cechuje jedna niezwykle uciążliwa wada, „uciążliwa" w dosłownym tego słowa znaczeniu, gdyż mamy na myśli ich wielki ciężar. Snać wada ta dogryzła ludziom porządnie, gdyż nie ustawano w wysiłkach, aby coś na to poradzić. I tak n. p. wynalazł Edison akumulatory żelazo-niklowe, z elektrodami z blachy żelaznej i niklowej umieszczonymi w roztworze alkalicznym, cóż kiedy akumulatory te dają znacznie mniejsze napięcie z każdego ogniwa (około 1.2 wolty) i posiadają bardzo niedogodną charakterystykę prądu rozładowania. W roku 1930 Anglik Drumm opracował akumulatory z elektrodami z niklu i grafitu, które jednak też nie spełniły pokładanych w nich nadziei. Znowu w roku 1932 mówiło i pisało się wiele o akumulatorach jodowych (elektrody z cynku i węgla w roztworze jodu), które przy nie wielkim ciężarze posiadają znaczną wydajność, lecz wykazywały, zależnie od stanu wyładowania, duże wahania napięcia.

Zagadnienie akumulatora lekkiego doczekało się jednak swego rozwiązania, dokonanego — co szczególnie zasługuje na podkreślenie — wysiłkiem polskiego inżyniera, w roku bieżącym bowiem, właśnie w osiemdziesięciolecie akumulatora, wyszły na rynek

Nasz zeszyt potargowy

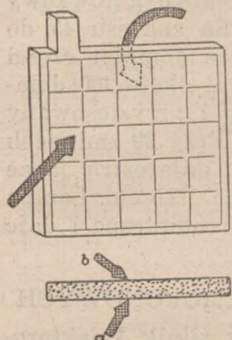
Następny zeszyt „Kupca-Mechanika“ będzie poświęcony wszelkiego rodzaju nowościom, jakie ujrzymy na Targach Poznańskich w działach związanych z branżą mechaniczną. W drugim zaś rzędzie udziałowi w Targach przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych naszej branży.

W związku z powyższym prosimy zainteresowanych o jaknajrychlejsze zgłaszanie zleceń do rzeczonego zeszytu. Opisy wystawianych na stoiskach artykułów czynimy we własnym zakresie na podstawie dostarczonych nam materiałów i zwiedzenia stoiska. Która z firm życzy sobie posiadać opis, zechce odwrotnie powiadomić nas o tym, abyśmy mogli jeszcze w czasie trwania Targów zwiedzić odnośne stoisko i opis opracować. Chętnie przyjmujemy wszelkie klisze i matryce ilustrujące opis.

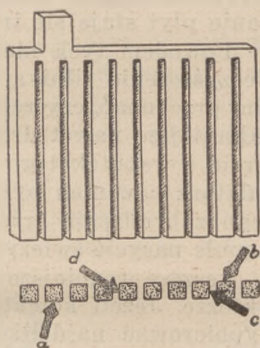
Raz jeszcze przy tym podkreślamy, że ważne jest powiadomienie nas najpóźniej do dn. 2 maja o życzeniu wzięcia przez daną Firmę udziału w naszym zeszycie potargowym.

pierwsze akumulatory lekkie systemu „Duplum". Jak nieraz w takich wypadkach rozwiązanie to jest uderzająco proste.

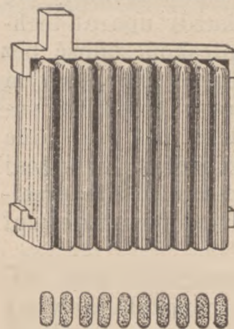
Wiadomo przecież, że pojemność ogniwa akumulatora jest zależna wyłącznie od powierzchni czynnej płyty dodatniej (plusowej). Rozumowanie wynalazcy szło więc następującą drogą: Płyta plusowa posiada dwie powierzchnie (rys. 1). Gdyby tak płytę tę poprzecinać w ten sposób, aby powstały słupki o przekroju kwadratowym (rys. 2), wtedy do dotychczasowych dwóch powierzchni każdego słupka doszły by jeszcze dwie dalsze powierzchnie, czyli że pojemność ogniwa powiększyła by się o całe 100%. I oto cała zasada działania nowych akumulatorów. Sam pomysł wymagał oczywiście jeszcze szczegółowego opracowania fabrykacyjnego w trakcie którego powstał charakterystyczny kształt płyt dodatnich akumulatorów „Duplum". Słupki o których była mowa powyżej rozszerzyły się w elipsie tak, że płyta ta składa się właściwie z całego zespołu płytek poprzecznych, które razem tworzą nieprawdopodobnie wielką powierzchnię czynną. Tak więc, zatrzymując starą i wypróbowaną zasadę akumulatora ołowianego o idealnie stałym napięciu, udało się stworzyć ogniwa bardzo lekkie o wielkiej pojemności. Akumulator nowego systemu o pojemności n. p. 24 amperogodzin jest nawet mniejszy od akumulatora dotychczasowego typu o pojemności 12 amperogodzin.



Rys. 1. Płyta plusowa normalnego akumulatora działa obu stronami powierzchni.



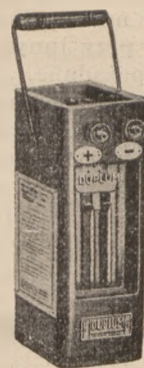
Rys. 2. Przez rozcięcie płyty na słupki kwadratowe otrzymuje się dodatkowe powierzchnie.



Rys. 3. Płyta plusowa „Duplum" jest zespołem licznych płytek poprzecznych.

Nowy układ płyt plusowych wykazał poza większą wydajnością, jeszcze jedną cenną zaletę — nie była ona zamierzona przez konstruktora, lecz okazała się niespodzianym przyjemnym dodatkiem — a mianowicie zwiększenie trwałości akumulatora. Zużywanie się dotychczasowych akumulatorów polegało na tym, że płyty plusowe z biegiem czasu wyginały się i powodowały spięcie wewnątrz akumulatora, a wyginały się dlatego, że masa czynna płyty, umieszczona w sztywnej ramce, z czasem pęczniała i szukała sobie ujścia w bok. Ponieważ nowe płyty nie posiadają sztywnej ramki, lecz składają się ze słupków masy objętych siatką ołowianą, przeto masa nie posiada żadnych skłonności do wypaczania się. Jeżeli zaś, przy stałym przeciążeniu ogniwa, która z płytek zechce się wypaczyć, to conajwyżej zetknie się z sąsiednim słupkiem plusowym i nie spowoduje spięcia.

Akumulatory te znajdą się oczywiście na dorocznych Targach Poznańskich, gdzie wydajność ich będzie demonstrowana przy pomocy odpowiednich doświadczeń.



Rys. 4. Nowe akumulatory lekkie odznaczają się małymi wymiarami i niewielkim ciężarem.

Przygotowujemy zeszyt poświęcony udziałowi branży mechanicznej na Targach Poznańskich

Szczegółowe informacje na str. 94.

ZMIENIONE POŁĄCZENIA

W ostatnich latach wzrosła znacznie ilość odbiorników wyższych klas a szczególnie rozpowszechniły się supery. Najlepszy nawet super, jak każdy aparat techniczny, nie może funkcjonować w nieskończoność bez zarzutu, i jak każda maszyna wymaga po pewnym czasie mniejszej lub większej naprawy. Ponieważ supery zakupione z pierwszych serii liczą dziś już ładne parę lat, więc zbliża się okres, gdy coraz to więcej z nich będzie trafiało do warsztatów, czy to dla przejrzenia, czy też dla wykonania jakiej poważniejszej naprawy.

Zdarza się jednak nieraz — szczególnie, jeśli naprawę uskutecznia młodszy i mniej wypraktykowany mechanik — że odbiornik po naprawie przy próbach wyczynia różne cuda wyjąc lub piszcząc bez litości. Wszystko to dzieje się bez wyraźnego powodu i pomimo, że odbiornik nie wykazuje żadnych błędów. W przeważnej mierze powodem takiego zjawiska jest nieprawidłowe umieszczenie połączeń, wymontowanych uprzednio dla dojścia do jakiejś bardziej ukrytej części. Technik montujący nie zadał sobie trudu, aby zapamiętać sobie położenie poszczególnych przewodów, że zaś nasze odbiorniki są budowane bardzo ciasno, przeto przy innym rozmieszczeniu przewodów następują niepożądane, „dzikie“ sprzężenia, których usunięcie wymaga niejednokrotnie kilku godzin czasu a w wypadkach złośliwych nawet znacznie więcej.

W warsztatach radiowych należy więc przypilnować wszystkich mechaników, aby zawsze, zanim zdemontują jakiekolwiek połączenia, zapamiętali sobie dokładne jego położenie, lub nawet narysowali je sobie na kawałeczku papieru. Prosty ten zabieg, nie zajmujący wiele czasu, może przyczynić się do zaoszczędzenia wielu godzin, poświęcanych niepotrzebnie na wyszukiwanie błędów.

TELEWIZJA OD 1 MAJA... W AMERYCE

Amerykański koncern radiowy „Radio Corporation of America“, który dysponuje potężnymi laboratoriami doświadczalnymi, uznał już z końcem bieżącego roku, że dotychczasowe osiągnięcia w dziedzinie telewizji pozwalają na zamknięcie okresu przygotowawczego tej najnowszej dziedziny radiotechniki. Wobec tego przystąpiła amerykańska National Broadcasting Corporation, do uruchomienia regularnej pracy telewizyjnej, która ma być zapoczątkowana w dniu 30-go kwietnia łącznie z otwarciem Wystawy Światowej w Nowym Jorku. Równocześnie z rozpoczęciem programów telewizyjnych NBC rzuci na rynek odpowiednie odbiorniki telewizyjne. Prezydent RCA, Sarnoff, zwrócił się już w styczniu br. z apelem do przemysłu radiotechnicznego, aby rozpoczął produkcję odbiorników telewizyjnych.

Dotychczas cały szereg firm dostarczał plany konstrukcyjne aparatów telewizyjnych oraz komplety części do montażu odbiorników telewizyjnych sposobem amatorskim. Tak np. można było nabyć gotówkowy siedmiolampowy super dźwiękowy dla zakresu 45 do 60 megacykli za cenę 26 dolarów, zaś komplet części do odbiornika telewizyjnego kosztował około 100 dolarów. Odbiornik taki posiada 16 lamp i przystosowany jest do zakresu 45 do 52 megacykli. Przy 30 zmianach obrazu na sekundę i przy 441 liniach daje ostre, jasne i kontrastowe obrazy o wymiarach 12,5×12,5 cm. Lampa telewizyjna posiada sterowanie elektrostatyczne i daje światło o barwie lekko zielonkawej.

KONSERWACJA SILNIKÓW GRAMOFONOWYCH

Elektrogramofony wyposażone w silnik kolektorowy, a więc elektrogramofony na prąd stały i uniwersalne, mają na ogół złą opinię i uchodzą za niezbyt regularne w działaniu i kapryśne.

Zdarza się też rzeczywiście, że silnik pracujący regularnie zaczyna pewnego dnia bez żadnych powodów kaprysić, ciągnąć nieregularnie wskutek czego odgrywanie płyt staje się irytujące i nie do zniesienia.

Powodem tych niedomagań jest prawie zawsze zanieczyszczenie silnika. Należy się więc przede wszystkim przekonać, czy regulator jest zupełnie czysty, gdyż najmniejsze nawet drobinki brudu powodują nierówne tarcie i wskutek tego nierówny bieg silnika. Filc regulatora powinien być zawsze naoliwiony. W razie silnego zabrudzenia trzeba go wyczyścić benzyną i następnie nasycić świeżym olejem kostnym.

Jeszcze ważniejsze jest zachowanie czystości na kolektorze. Jeżeli kolektor jest zasmarowany, należy go wypolerować najdelikatniejszym płótnem szmerglowym. Jeśli szczotki są jeszcze niezużyte należy je oskrobać i wyrównać najdelikatniejszym papierem szmerglowym (nr 00.000). W tym celu nakłada się pasemko płótna szmerglowego na kolektor i obraca go ręką tak długo, dopóki szczotki nie wyrównają się. W końcu trzeba przeczyścić odstępy pomiędzy poszczególnymi lamelami kolektora, gdyż znajdujący się tam pył węglowy jest m. in. głównym winowajcą nieregularnej pracy silnika. Pozostaje jeszcze zbadanie kondensatora przeciwzakłóceniowego (blokującego), gdyż i on może powodować nierówny bieg silnika, szczególnie uniwersalnego idącego na prądzie zmiennym. Po takim przeglądzie silnik napewno przestanie kaprysić i powróci do wzorowej pracy.

MASZYNY DO SZYCIA

Wynalazcy walczą z uchem igielnym

Igła do szycia należy niewątpliwie do najstarszych narzędzi ludzkości. Wynaleziono ją w zamierzchłych czasach przedhistorycznych i tak, poprzez wieki i epoki, towarzyszy ludziom aż po dni dzisiejsze. Wykopaliska z różnych epok dowodzą, że zmieniał się wprawdzie materiał, z jakiego wyrabiano igły, lecz że zasadniczy kształt igły pozostał zawsze ten sam. Jak świat światem igła do szycia — czy to igła z grobu Tutanchamona, czy z prasłowiańskiego Biskupina, czy wreszcie z poduszeczki naszych sióstr i matek — składała się z trzona z ostrzem na jednym końcu i uchem do nawlekania na drugim końcu.

Raz jeden zdarzyła się w historii igły do szycia mała rewolucja, kiedy w związku z wynalezieniem maszyny do szycia umieszczono ucho igielne tuż za ostrzem. Od tego czasu rozróżnia się igły do szycia normalne i igły maszynowe.

Z powyższych rozważań zdawało by się wynikać, że zasadnicza konstrukcja igły jest doskonała i nie wymagała nigdy żadnych ulepszeń. Niestety, nie ma niczego doskonałego na świecie, chociażby dla potwierdzenia tej zasady, igła do szycia ma też swoje „ale". Wspólną cechą wszystkich igieł do szycia, czy to ręcznych, czy też maszynowych jest mianowicie ta wielka niedogodność, że nawlekanie nitki do ucha wymaga znacznej zręczności. Odczuwają to szczególnie ludzie o słabym wzroku. Wada ta jest tak dawna, jak starą jest igła (ciasne i trudne do przebycia „ucho igielne" zostało jako przykład uwiecznione w Piśmie Świętym). Wprawdzie w naszych czasach znajdują się w sprzedaży specjalne przyrządy do nawlekania igły — są to cienkie pętle druciane umocowane w odpowiednim uchwycie — lecz wartość ich obniża bardzo niemiła okoliczność, że nigdy ich nie ma pod ręką, gdy są potrzebne. Ot, zwykła sobie złośliwość przedmiotów martwych.

Sprawą nawlekania nitki w ucho igielne zajęli się już dawno wynalazcy choć dziwnym zbiegiem okoliczności żadna taka „ulepszona" igła nigdy na stałe nie była w handlu. A można śmiało powiedzieć, że chyba w żadnej innej dziedzinie wynalazcy nie wysilili tak swej pomysłowości jak właśnie w tej materii.

Najprostszy pomysł takiej igły maszynowej pochodzi już z roku 1892. Igła jest przecięta wzdłuż środka trzonu i w górnej części przecięcie to rozszerza się we większy otwór. (Rys. 1). W otwór ten nawleka się bez trudu nitkę, po czym przeciąga ją się poprzez przecięcie trzonu do właściwego ucha igielnego. Inną odmianą tego pomysłu jest igła, w której przecięty trzon rozszerza się dwustronnie (Rys. 2), tworząc w ten sposób wielki otwór dla nawlekania nitki. Sprężynowe języczki we właściwym uchu igielnym uniemożliwiają cofanie się nitki.

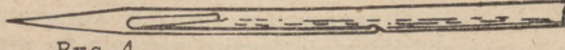
Rozszerzenie trzonu może być zastąpione lejkowatym otworem, przez który, podobnie jak w poprzednim projekcie, wciąga się nitkę do trzonu igły (Rys. 3) a następnie do ucha. Odpada tu zupełnie właściwe „nawlekanie" igły, wystarczy bowiem przyłożyć nitkę w poprzek trzonu do lejkowatego otworu i wepchać ją do ucha.

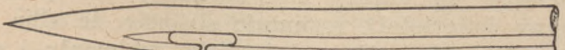
Przecinanie trzonu igły wzdłuż środka nie jest jednak konieczne, gdyż według innego projektu wystarczy igłę naciąć z boku w kształcie długiego języczka, który na dole igły zbiega się z uchem a na trzonie kończy się wgłębieniem, w które wkłada się nitkę (Rys. 4). Ten rodzaj igieł jest formą przejściową do igły z uchem otwartym lub naciętym. Przy tego rodzaju igłach unika się nacinania trzonu, ponieważ ucho samo posiada odpowiedni otwór lub szparę, przez którą można nałożyć nitkę do ucha. Wypadaniu nitki zapobiega albo

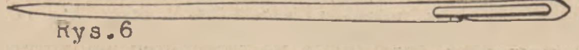

Rys.1

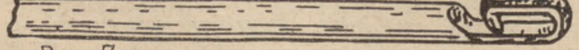

Rys.2

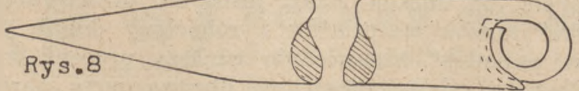

Rys.3

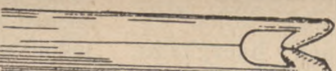

Rys.4

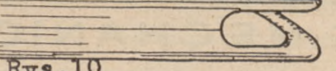

Rys.5

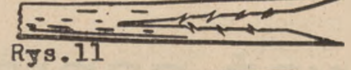

Rys.6


Rys.7


Rys.8


Rys.9


Rys.10

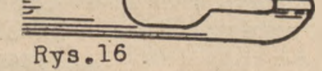

Rys.11

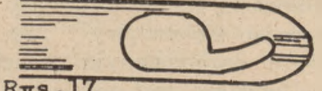

Rys.12


Rys.13


Rys.14


Rys.15


Rys.16


Rys.17

specjalne urządzenie sprężynowe, albo też specjalny układ szczeliny. Rysunek 5 przedstawia właśnie igłę tego typu i to igłę maszynową z boczną szczeliną, która jest węższą aniżeli nitka i którą tworzą dwa sprężynujące języczki. Do nawlekania zakłada się poprostu nitkę na trzonie, sprowadza ją do ucha, gdzie, przy lekkim naciśnięciu języczki ustępują i wpuszczają nitkę do ucha. Przy igłach tak skonstruowanych istnieje jednak możliwość haczenia tkaniny, przed którym zabezpiecza z całą pewnością jedynie igła z uchem zamkniętym jak w konstrukcjach poprzednich. Zasada ostatnio opisanej formy nadaje się natomiast do igieł ręcznych (Rys. 6), gdyż przez skośne położenie nacięcia nie haczy ono tkaniny. Jest to możliwe wskutek tego, że igła ręczna nigdy się nie cofa.

Inny rodzaj bocznego nacięcia przedstawia Rys. 7, którego swoisty kształt wynika niewątpliwie ze względów fabrykacyjnych. Podobne ucho widzimy na Rys. 8, tu jednak trzon jest znacznie grubszy od ucha, wskutek czego haczenie tkaniny jest uniemożliwione. Zresztą sposób ten jest przejściem do igieł z naciętymi główkami, co również jest możliwe tylko przy igłach ręcznych, ale co niewątpliwie daje największą pewność nie czepiania tkaniny. Igły takie (Rys. 9) znajdowały się przez dłuższy czas w handlu i cieszyły się nawet pewnym powodzeniem. Wszystkie igły o przeciętych główkach posiadają nacięcia lejkowate, które kończy się w samym uchu. Nacięcie znajduje się bądź to w środku, bądź też z boku (Rys. 10), przy czym jedna lub obie ściany lejka działają jako sprężynujące języczki, zapobiegające wypadaniu nitki.

Inny sposób, liczący już 20 lat, przewiduje zastąpienie ucha długim nacięciem w kształcie lejka, wyposażonym na wewnętrznych ścianach haczykami, przytrzymującymi nitkę (Rys. 11). Nacięcie lejkowate może być proste, lub też mieć kształt falisty (Rys. 12).

O tym jak gorliwie zajmowano się problemem ułatwienia nawlekania nitki, świadczą projekty idące w innym jeszcze kierunku, aniżeli poprzednie. Mamy tu na myśli igły z normalnym uchem, przez które przewleczona jest spleciona pętla niciana. (Rys. 13). Pętla ta stanowi jakoby zwiększone ucho, przez które nawleka się nitkę do szycia. Zamiast pętli nicianej można zastosować pętlę drucianą (Rys. 14), która jest o tyle praktyczniejsza, że drut stalowy zgięty w owal zawsze powraca do pierwotnego kształtu. Poza tym pętla druciana jest znacznie trwalsza.

Jeżeli już stosuje się pętlę drucianą, wtedy właściwe ucho igły stanie się zupełnie zbędne, jeśli skręcone końcówki pętli umocujemy w otworze nawierconym w trzonie igły wzdłuż jego osi (Rys. 15). Igła taka powinna znacznie łatwiej przechodzić przez tkaninę.

W końcu wspomnimy także o igłach, które są wyposażone w ucha podwójne. I ten sposób dąży do ułatwienia nawlekania nitki, gdyż jedno ucho jest w stosunku do nitki bardzo duże, podczas gdy ucho właściwe jest tak ciasne, że nitkę trzeba w nie wcisnąć siłą. (Rys. 16 i 17). Ma to tę korzyść, że nitkę można wykorzystać do samego końca.

Z powyższych wywodów widzimy, że pomysłowość wynalazców, była, o ile chodzi o zagadnienia nawlekania igły wcale obfita, tym bardziej, że omówione tu projekty ulepszenia igły nie obejmują bynajmniej wszystkiego, co w tej dziedzinie wymyślono. Większość tych projektów pozostała niestety na papierze, inne zaś, zrealizowane praktycznie, zostały po pewnym czasie zarzucone, zapewne z powodu trudności fabrykacyjnych. Tym niemniej sprawa wyprodukowania ulepszonych igieł jest warta zastanowienia, bo korzyści wynikające z ułatwionego nawlekania są zachęcające i nie jeden za taką igłę zapłacił by chętnie wyższą cenę.

W WARSZTACIE MECHANICZNYM

Jak kalkulować naprawy?

Każdy klient, który zjawia się w warsztacie mechanicznym czy to z uszkodzonym rowerem, czy też z inną zepsutą maszyną, domaga się przede wszystkim odpowiedzi na zapytanie: Ile wyniesie koszt naprawy? Przeważnie żąda on dokładnego podania ceny, jeżeli zaś godzi się na przybliżone jej określenie, to tylko pod warunkiem, że ostateczna cena niewiele będzie się różniła od preliminarza. Problem kalkulacji wstępnej jest więc dla właściciela warsztatu mechanicznego zagadnieniem o stałej aktualności, gdyż przy każdym przyjęciu zamówienia musi rozważyć kwestię kosztów własnych i zysku.

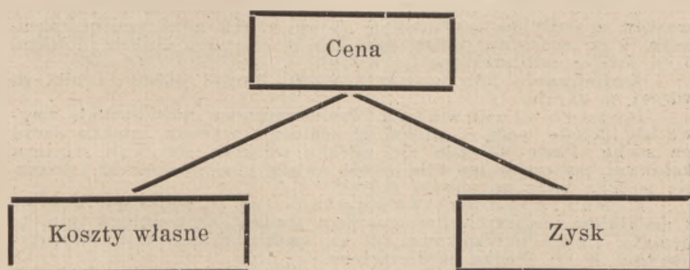
W licznych bardzo warsztatach sprawę kalkulacji wstępnej załatwia się „na oko“, opierając się na „wyczuciu praktycznym“ i w przybliżeniu oszacowanym zużyciu materiałów. Takie stawianie sprawy jest też między innymi powodem rażących nieraz różnic pomiędzy ceną samej naprawy w różnych warsztatach, różnice te zaś oddziaływują bardzo ujemnie na zaufanie klientów do branży mechanicznej, boć przecież przeciętny śmiertelnik rozumuje słusznie, że albo ten który podaje cenę niższą daje liche materiały i niestaranną pracę, albo też ten, który żąda więcej kalkuluje nieuczciwie.

Staranna kalkulacja jest jednak ważna nie tylko z tych powodów, lecz także ze względów na interesy czysto materialne danego warsztatu, gdyż dopiero jak najdokładniejsze ustalenie kosztów własnych daje przedsiębiorcy pewność, nie pracuje ze stratą. Niektórzy myślą, że unikną strat, jeśli do oszacowanego „na oko“ kosztu materiałów i robocizny dobiją „na wszelki wypadek“ odpowiednio większy procent „zysku“. Jest to zabezpieczenie na dłuższą metę bardzo złudne, gdyż może doprowadzić do wyniku dodatniego

w poszczególnym wypadku, w skutkach swych jednak obniży znacznie zdolność konkurencyjną warsztatu i uniemożliwi jego racjonalny rozwój.

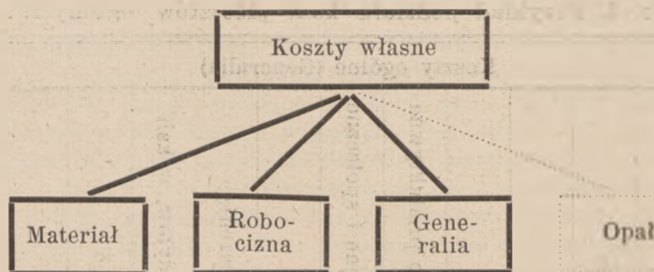
Jako argument przeciwko regularnej i racjonalnie prowadzonej kalkulacji wszystkich prac warsztatowych wysuwa się zazwyczaj brak czasu zajętego pracą właściciela warsztatu. Stanowisko takie jest z gruntu fałszywe. Oczywiście — przeprowadzanie od czasu do czasu kalkulacji pojedyńczych prac jest sprawą niezwykle mozolną i z tego wyprowadza się wniosek, że przy kalkulacji wszystkich robót trudności wzrosną niewspółmiernie. W rzeczywistości jednak rzecz ma się wręcz odwrotnie. Kalkulacja stała, włączona w organizacyjny tryb pracy warsztatowej — po nieuniknionym, lecz na ogół krótkotrwałym okresie początkowym — nie przedstawia żadnych trudności i odbywa się automatycznie i dosłownie mimochodem. Wszystko to pod warunkiem, że układ systemu kalkulacyjnego przystosowany będzie do rozmiarów przedsiębiorstwa, gdyż jest rzeczą jasną, że inaczej musi kalkulować mały warsztacik z najprymitywniejszymi narzędziami a inaczej warsztat z liczniejszym personelem, zaopatrzony w różne maszyny specjalne i prowadzący bardzo różnorodne prace. To „inaczej" — należy to wyjaśnić — odnosi się oczywiście nie do innego kalkulowania stopy zysku, lecz do innego rozczłonkowania poszczególnych pozycji kalkulacyjnych.

I oto doszliśmy do podstawowego pojęcia z dziedziny kalkulacji, a mianowicie „pozycji" albo też „kont". Cały bieg pracy kalkulacyjnej jest bowiem niczym innym, jak wyprowadzeniem „ceny sprzedaży" przez zestawienie poszczególnych kont operacyjnych. W schemacie najprostszym rzecz wygląda następująco:



Rys. 1.

Pozycja „zysk" zależna jest od różnych czynników, a więc od środowiska, zwyczajów tam panujących, warunków konkurencyjnych i nie wymaga dalszego objaśnienia. Bliżej natomiast musimy się przyjrzeć pozycji „koszty własne", gdyż jest wcale skomplikowana. Zasadniczo dzieli się na trzy konta:



Rys. 2.

Jak widzimy znalazło się jeszcze czwarte konto, jestto jednak pozycja warunkowa, gdyż wchodzi w rachubę tylko w pewnych okresach roku, poza tym zaś można ją w danych okresach równie dobrze włączyć do konta „Generalia".

Z powyższych kont tylko dwa są w bezpośrednim związku z daną pracą. Przy naprawie roweru n. p. wciągnięciu nowych szprych do koła tylnego, pierwsza z nich obejmie całość zużytych materiałów: szprychy, zakrętki podkładki itd., druga zaś całkowity czas pracy od chwili zdjęcia koła aż do sprawdzenia gotowej pracy. Oba konta nie wymagają dalszych wyjaśnień.

Konto „Generalia" — można by je też nazwac „Koszty ogólne", lecz określenie „generalia" przyjęło się ogólnie w biurach kalkulacyjnych — obejmuje wszystkie pozycje kosztów, nie związanych bezpośrednio z daną naprawą, lecz obciążających całe przedsiębiorstwo. Należą do nich przede wszystkim czynsz dzierżawny, ubezpieczenie i podatki. Umieszcza się tu tylko podatki stałe a więc podatek od lokali, świadectwo przemysłowe; podatek obrotowy zaś tylko wtedy, jeśli przedsiębiorstwo opłaca podatek obrotowy zryczałtowany.

Pod „Koszty ogólne" podpadają także wszelkie materiały pomocnicze, których udziału w każdej poszczególnej naprawie nie można określić, a więc narzędzia, szmaty do czyszczenia, smary itd. W „kosztach ogólnych" umieszcza się również robociznę za czynności pomocnicze, jak n. p. czyszczenie lokali, obsługa, posłaniec itp. Jeżeli warsztat większy opłaca osobną siłę do prowadzenia księgowości, czy to stałą, czy to pracującą dorywczo, to pobory jej należy również wliczyć na konto „robocizny pomocniczej". Wynika z tego, że w kosztach robocizny trzeba rozróżnić dwa konta: jedno obejmujące robociznę bezpośrednio produktywną, drugie robociznę pośrednio produktywną. Obu kont w żadnym wypadku nie można łączyć ze sobą. Pierwsza z nich tworzy bezpośrednią podstawę kalkulacji, drugą zaś obliczamy po przez „koszty ogólne". Ilość kont „kosztów ogólnych" zależna jest

oczywiście od rozmiarów przedsiębiorstwa i urządzeń, jakimi dysponuje. Przykład znajdziemy na rys. 3.

Rys. 3. Przykład podziału kont „Kosztów ogólnych".

Koszty ogólne (Generalia)										
Gaz i elektryczność	Materiały pomocnicze	Czynsz dzierżawny	Ubezpieczenia	Robocizna pośrednio produktywna	Składki organizacyjne i społeczne	Podatki	Koszty reklamy/ogłoszenia	Oprocentowania kredytów, weksli	Amortyzacja urządzeń	Materiały biurowe

Każda reparacja powinna ponieść pewną część „kosztów ogólnych", było by jednak prostą niemożliwością, aby określić ile z czynszu za lokal, z kosztów oświetlenia itd. przypada na poszczególną pracę warsztatową. Dlatego też jako podstawę obliczenia przyjęto czas, jaki przepracowano nad danym przedmiotem, np. rowerem. „Koszty ogólne" ustala się więc jako dopłatę do bezpośredniej, produktywnej robocizny. Stosunek tej dopłaty do robocizny ustala się na końcu każdego miesiąca obrachunkowego dla następnego miesiąca operacyjnego. Jeżeli więc np. warsztat w miesiącu kwietniu wypłacił za robociznę bezpośrednią 400,— zł a koszty ogólne wynosiły 800,— zł to otrzymamy stosunek robocizny do „kosztów ogólnych" jak 1:2 czyli 200%. W miesiącu czerwcu kalkulacja naprawy będzie więc — przykładowo — wyglądała następująco:

Naprawa: Wymiana uszkodzonych szprych i scentrowanie koła

Koszt materiału	zł	1,20
Robocizna	„	1,50
Koszty ogólne 200% robocizny	„	3,00
Koszty własne	„	4,95

Stosunek robocizny do kosztów ogólnych sprawdza się co miesiąc, gdyż mogą się tu z czasem zdarzyć odchylenia a wtedy stopa procentowa „kosztów ogólnych" wymaga odpowiedniej zmiany t. j. podwyższenia lub obniżenia.

Oto najprostsze zasady racjonalnej kalkulacji warsztatowej. Regularne prowadzenie rachunków kalkulacyjnych daje nietylko doskonały pogląd na bieg interesów, lecz umożliwia również podanie klientowi odrazu dokładnej ceny naprawy bez narażania się na straty Odnosi się to oczywiście tylko do napraw często powtarzających się. Dla napraw „niecodziennych", skomplikowanych, kalkulacja „z góry" niezawsze będzie możliwa, lecz i tu podkładki kalkulacyjne ułatwią znacznie orientację.

ŚRODKI POLERUJĄCE

W poprzednim zeszycie omówiliśmy niektóre metody polerowania metali. Dziś skolei zamieszczamy kilka uwag na temat polerowania powierzchni lakierowanych.

Stosowanie środków polerujących ma na celu nadanie świeżym lub starym powierzchniom lakierowym większego połysku. Mają one zastosowanie zarówno do przedmiotów drewnianych, jak i metalowych.

Działanie ich jest trojakie: 1. mechaniczne, polegające na usuwaniu naleciałości drogą tarcia łagodnym środkiem szlifierskim, np. kredą, wapnem wiedeńskim, bolusem, węglem drzewnym; 2. rozpuszczające, polegające na nadaniu tym środkom odpowiedniej konsystencji, płynnej, półpłynnej lub mazistej; 3. wygładzające, mające na celu nadać powierzchniom pożądanego połysku, dzięki dodaniu wosku pszczelnego lub mineralnego. Należy zasadniczo odróżnić środki polerujące od politur, które to służą do nadania połysku bejcowanym powierzchniom drzewnym nie lakierowanym.

Środki polerujące zaczęto używać od 18-go wieku. Właściwego znaczenia nabrały one dopiero z wprowadzeniem lakierów celulozowych, wysychających, jak wiadomo, matowo i wymagających dodatkowego nadania im połysku środkami polerującymi. Występują one w handlu w najrozmaitszej postaci i pod różnymi anonimowymi nazwami. Z punktu widzenia ich przeznaczenia rozróżniamy: 1. środki polerujące do wysokiego połysku; 2. środki polerujące do szlifowania.

Środki pierwszego rodzaju pokrywają powierzchnię metalową (lakierowaną) cienką powłoką woskową lub olejową, nadając w ten sposób świeżemu lub staremu lakierowaniu nowego połysku. Nie posiadają one natomiast zdolności kryjącej, jak politury, ponieważ nie są w stanie wypełnić nierówności w powłoce lakierowanej. Środki te usuwają plamy tłuszczowe i zanieczyszczenia, chronią powierzchnię lakierowaną od wpływu czynników atmosferycznych (słońce, deszcz, mróz) i kurzu. Uodporniając tę powierzchnię zapobiegają przedwczesnemu starzeniu się lakierowanej warstwy przez pękanie, łuszczenie i utratę połysku. Środki polerujące nie powinny atakować samej warstwy lakieru, nie powinny więc zawierać ostrych materiałów szlifierskich (piasek, szmergiel, szkło) i rozpuszczalników, w rodzaju alkoholu, acetonu i benzolu.

Środki drugiego rodzaju, do szlifowania, nadają nietylko połysk spodowi, lecz działają również i wygładzająco na spód dzięki zawartości w nich słabych rozpuszczalników i łagodnych środków szlifierskich.

Ze względu na stan skupienia rozróżniamy: 1. płyny polerujące: mleczne płyny i emulsje, a mianowicie: a) woda polerująca — bez wosku, b) tynktura polerująca — zawierająca wosk; 2. pasty polerujące: koloru białego lub brunatnego, i to: a) pasta do wysokiego połysku, b) pasta do szlifowania; obie zawierają wosk.

Skład chemiczny. Podajemy przepisy na sporządzanie tych 4-ch gatunków środków polerujących.

1. Wody polerujące — przedstawiają zawiesinę olejów w wodzie z dodatkiem słabego kwasu i łagodnego środka szlifierskiego: 100 cz. oleju lnianego, 60 cz. oleju kamforowego, 60 cz. kwasu siarkowego słabego, 35 cz. środka szlifierskiego (p. wstęp), 1,5 cz. wody.

Do nadania połysku nowym lakierom i do odświeżania starych lakierów na samochodach, motocyklach, rowerach, różnych maszynach, meblach itp. Prócz tego do odświeżania starych politur.

2. Tynktury polerujące — są to emulsje woskowo-olejowe w wodzie z dodatkiem środka szlifierskiego: 10 cz. wosku, 50 cz. wody, 1 cz. potażu, 1 cz. oleju terpentynowego, 1 cz. oleju lawendowego, 2 cz. środka szlifierskiego (p. wstęp).

Specjalnie do nadania połysku nowym lakierom nitrocelulozowym. Prócz tego do czyszczenia, odświeżania i konserwacji starych lakierów nitrocelulozowych, np. przy autach; wreszcie do mebli różnego rodzaju.

3. Pasty do wysokiego połysku — są to roztwory wosków z środkiem szlifierskim: 10 cz. wosku górskiego cz. ziemnego, 6 cz. cerezyny, 12 cz. parafiny, 9 cz. oleju terpentynowego, 5 cz. środka szlifierskiego (p. wstęp).

Zastosowanie jak przy tynkturach. Naogół płynne środki są więcej w użyciu.

Sposób stosowania. Zanieczyszczoną powierzchnię zmywa się dobrze wodą i gąbką, a następnie wyciera miękką skórą na sucho. Pastę nakłada się miękką szmatką lub watą ruchem kołowym, pociera w ten sam sposób świeżą miękką szmatką i wreszcie miękką watą na wysoki połysk.

4. Pasty do szlifowania — są to roztwory wosków z dodatkiem większych ilości ostrego środka szlifierskiego (piasek, pumeks, ziemia okrzemkowa): 25 cz. wosku, 25 cz. oleju terpentynowego, 50 cz. środka szlifierskiego.

Zastosowanie: 1. do wstępnego szlifowania nowych lakierów nitrocelulozowych, ponieważ lakiery te wysychają matowo (połysk jaj); dopiero po tym wstępnym szlifowaniu można stosować pastę polerującą do wysokiego połysku (pod nr 3); 2. do usuwania mocno siedzących zanieczyszczeń; 3. do usuwania rysów i uszkodzeń w błonie lakierowej.

Sposób użycia. Nakłada się i poleruje albo suchą miękką szmatką albo też po zwilżeniu jej naftą. Należy unikać zbyt długiego szlifowania, ażeby nie uszkodzić lakieru. Ewentualne pozostałości usuwa się suchą szmatką.

Sposób sporządzania tych środków polerujących jest następujący: dla przepisów 1-go i 2-go należy najpierw dokładnie zmieszać składniki wodne i oleiste (oleje, woski, kwas, potaż i wodę) do otrzymania jednolitej emulsji, a następnie dodać środek szlifierski; dla przepisów 3-go i 4-go najpierw się ostrożnie topi woski, a następnie się dodaje ostrożnie olej terpentynowy i środek szlifierski. Olej terpentynowy można zastąpić odpowiednim tańszym namiastkiem. Niektóre z tych ciał są łatwopalne, dlatego trzeba być ostrożnym.

Zaleca się najpierw wykonać przepis w mniejszych ilościach i zrobić próbne polerowania lub szlifowania, a następnie już, przy pomyślnym wyniku, sporządzić środki polerujące w większych rozmiarach.

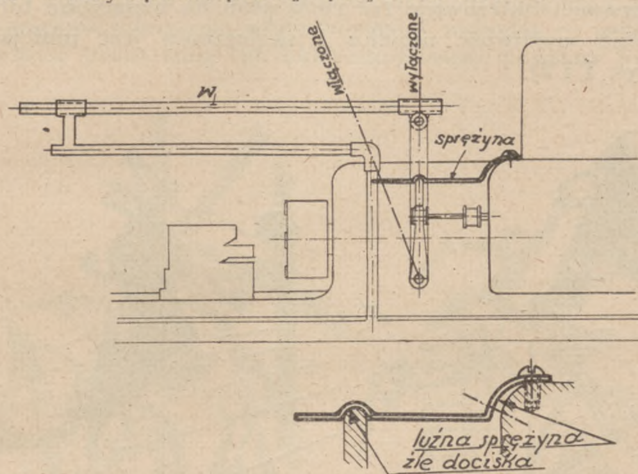
Płyny 1-y i 2-gi przechowuje się w dobrze zamkniętych butelkach lub blaszankach a pasty 3-ą i 4-ą w blaszanych pudełkach. i to w chłodnym miejscu.

Użyte szmatki powinny zawierać tylko zanieczyszczenia, w żadnym razie rozpuszczony lakier lub farbę.

E. H.

Jak zapobiec samowłączaniu się maszyn?

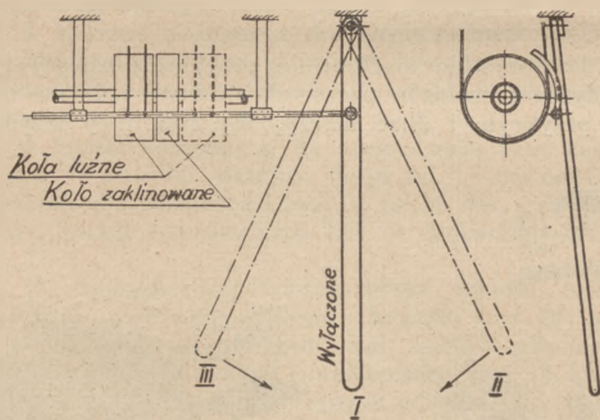
Jedną z typowych przyczyn wypadków przy maszynach roboczych jest samowłączenie i uruchomienie maszyny w czasie, gdy robotnik ustawia materiał, narzędzie, lub w inny sposób pracuje przy mechanizmie.



Rys. 1.

Oto charakterystyczne przykłady, wskazujące przyczyny samowłączenia:

Rys. 1 przedstawia dźwignię, uruchamiającą i wyłączającą tokarkę rewolwerową. Specjalna, sprężysta listwa ma za zadanie utrzymywać dźwignię nieruchomo we właściwym położeniu. Rowek odpowiada położeniu

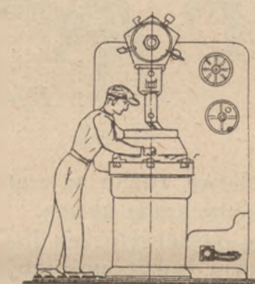


Rys. 2.

dźwigni, przy którym tokarka jest nieruchoma. W danym przypadku powodem samowłączenia było obluzowanie się zamocowania sprężyny i przez to zbyt słabe utrzymywanie dźwigni włączającej we właściwym położeniu. Silniejsze osadzenie sprężyny (po wypadku, który się zdarzył), usunęło niebezpieczeństwo samowłączenia.

Rys. 2 przedstawia bardzo rozpowszechniony typ dźwigni włączającej. Przy instalacji tego rodzaju dźwigni popełnia się jednak często błąd. Mianowicie urządzenie powinno być tak wykonane, aby maszyna była wyłączona wówczas, gdy dźwignia zajmuje położenie I a nie II lub III, tj. jak najbardziej ku dołowi. W przeciwnym razie (poł. II lub III) dźwignia ma tendencję opadania na skutek własnego ciężaru i drgań w warsztacie, co powoduje włączenie.

Rys. 3 przedstawia tokarkę pionową, przy której zdarzył się poważny wypadek wskutek samowłączenia w czasie, gdy robotnik zamocowywał nóż wewnątrz obrabianego przedmiotu. Do włączania i wyłączania służył pedał („U" i „Z"), urządzony w ten sposób, że za naciśnięciem pedału „Z" zapadki „A" zaskakiwały jedna



„A"
„u"
„z"

Rys. 3.

za drugą i utrzymywały pedał w pozycji opuszczonej i maszynę wyłączoną. Naciśnienie pedału „U" zwalniało zapadkę „A" i sprężyna podnosiła pedał ku górze, przy czym następowało włączenie. Wskutek długiego używania końce zapadki „A" starły się i zazębienie było słabe. Wystarczyło przypadkowe gorsze zazębienie (może wskutek zanieczyszczenia wiórem), aby w pewnej chwili końce zapadki zsunęły się jedna z drugiej i napęd został włączony. Uzupełnienie wytartych końców zapadki zabezpieczyło przed samowłączeniem.

Na uwagę zasługuje, że jak później stwierdzono w przypadku „1" i „3" robotnicy wiedzieli, że maszyny ich mają tendencję do samowłączania, jednak bagatelizowali to niebezpieczeństwo.

Z powyższych przykładów, które są typowe, wynikają następujące wskazania.

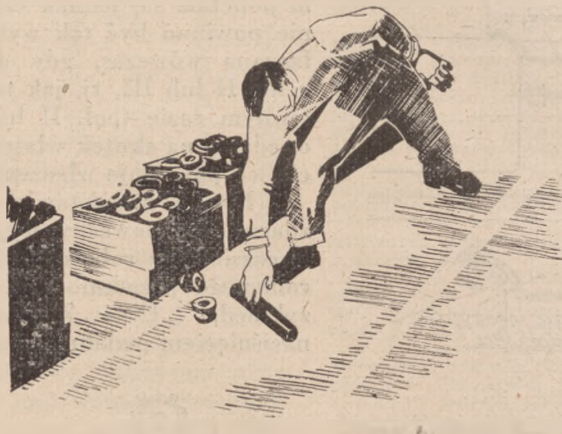
1. Należy surowo nakazać, a także pouczać robotników o potrzebie zawiadamiania przełożonych o wszelkich, choćby drobnych, brakach w urządzeniu.
2. Niedokładności w wyłączaniu (blokowaniu) maszyn nie wolno lekceważyć i muszą być one z miejsca usuwane.
3. Należy o tym uświadomić mistrzów, przodowników lub inne osoby odpowiedzialne za stan maszyn. Praktyka wykazuje, że uświadomienie i dyscyplina nie jest pod tym względem dostateczna.

Bezpieczeństwo ruchu w warsztacie

Upadki pracowników stanowią około 10% wypadków w przemyśle. Jest to więc dość poważne zagadnienie bezpieczeństwa, tym bardziej, jeśli zważymy, że upadki na równej drodze, w zagłębienia, albo ze wzniesień pociągają za sobą często groźne następstwa, jak złamanie kości lub obrażenia wewnętrzne.



Rys. 1.



Rys. 2.



Rys. 3.

Z tego względu na bezpieczeństwo ruchu w warsztacie zwrócić trzeba większą niż dotychczas uwagę.

Warunki bezpieczeństwa można podnieść przez dbałość o stan przejść i sprzętu, którym ludzie posługują się oraz właściwe przepisy porządkowe.

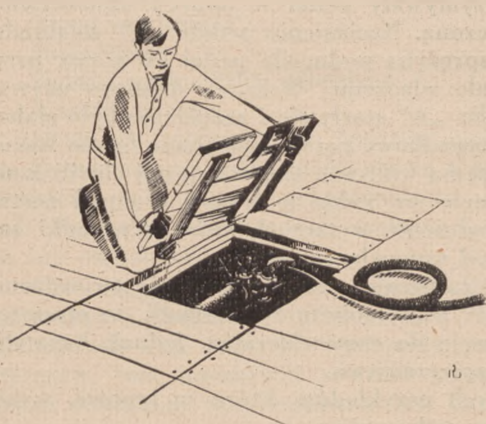
Poniżej podane są środki zapobiegania typowym upadkom, stanowiącym 95% tej grupy wypadków.

1. W warsztacie powinny być wywieszone instrukcje, względnie przepisy, dotyczące utrzymania przejść w porządku i zakazujące kładzenia przedmiotów na niewłaściwe miejsce.[1]

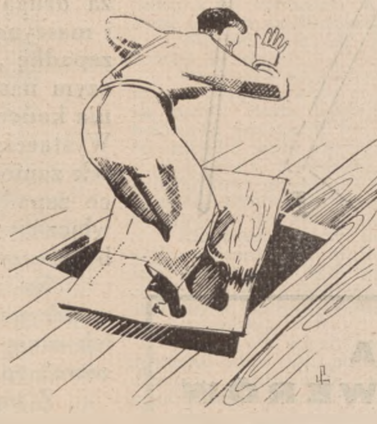
2. Wyznaczenie, gdzie tylko to jest możliwe, przejść i miejsc składowania materiałów — znakomicie ułatwia utrzymanie porządku i wychowawczo oddziaływuje na personel. Skierowuje też ruch osób na oznaczone tory, gdzie możliwość upadku i skaleczenia jest mniejsza (rys. 1 i 2).

3. Należy dbać o dobry stan podłóg, szczególnie w przejściach i zauważone braki natychmiast usuwać (rys. 3). Szczególną uwagę warto zwrócić na miejsca, gdzie położone są szyny.

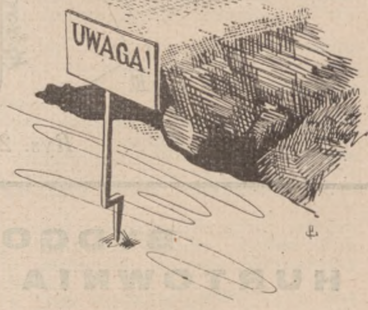
4. Wszystkie możliwe do przykrycia otwory (np. kanały do ruruciągów parowych, wodnych itd.) powinny być przykryte i dbać należy, aby robotnicy trzymali klapy zamknięte. Należy pamiętać, że od sposobu wykonania klapy zależeć będzie, czy robotnicy będą ją zdejmować czy trzymać na miejscu (rys. 4). Przykrycie marne (rys. 5), jest gorsze, niż gdyby go wcale nie było.



Rys. 4.



Rys. 5.



Rys. 6.

5. Otwory i zagłębienia, których zakryć nie można, powinny być zagrodzone lub oznaczone znakami ostrzegawczymi. Te ostatnie nadają się szczególnie do zabez-

[1] Instrukcja bezpieczeństwa ruchu dla pracowników wydana będzie w niedługim czasie. Osoby zainteresowane mogą zgłosić zapotrzebowanie do „Kupca Mechanika".

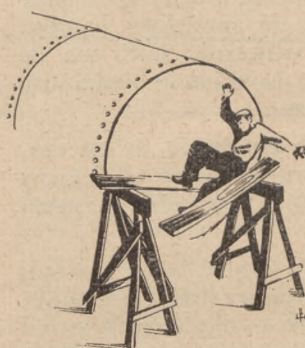
pieczenia dołów w czasie prowadzenia okolicznościowych robót (rys. 6).

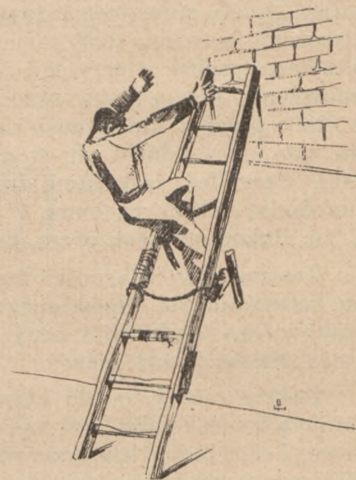
6. Ostre kanty, kawałki blachy, wióry itp. są nieraz przyczyną poważnego skaleczenia przy pośliognięciu się lub przewróceniu. Należy zwrócić uwagę na usuwanie ich z przejść (rys. 1).

7. Upadki z wysokości są szczególnie niebezpieczne, toteż gdzie tylko można, na pomostach, drabinkach i we wszystkich miejscach, gdzie robotnicy wchodzą — uskuteczniać prace stałe lub okolicznościowe, powinny być


Rys. 7.


Rys. 8.


Rys. 9.


Rys. 10.

poręcze względnie uchwyty. Utrata równowagi w każdej chwili może nastąpić.

8. Żelazne pomosty i drabinki powinny mieć powierzchnie chropowate, co nieraz bywa zaniedbywane. (Szczególnie przy drabinkach o szczeblach okrągłych). Można je np. owinąć taśmą.

9. Sprzęt pomocniczy do prowadzenia prac montażowych — koziołki, drabiny, deski itd. — ma ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa, a także dla wydajności pracy. Sprzęt ten powinien być w doskonałym stanie (rys. 7).

10. Najczęściej spotykane braki sprzętu montażowego to: rozkiwane drabiny i koziołki (rys. 8); połamane lub nierównej długości nogi; bardzo różnorodne deski, często zbyt cienkie i nadłamane (rys. 9); korzystanie z różnych skrzyń i innych przedmiotów, które znajdą się pod ręką. Braki te należy usuwać.

11. Tam, gdzie używa się większą liczbę desek (tzw. bloków) trzeba je, o ile możności znormalizować i poznaczyć, co ułatwia kontrolę stanu i sugeruje staranność w obchodzeniu się. Przy niektórych pracach wskazane jest, zaopatrzyć końce desek w poprzeczki uniemożliwiające przesunięcie na szczeblach drabin i rusztowań (rys. 7).

12. Specjalne rusztowania żelazne lub drewniane są lepsze od podwójnych drabin, które bardzo prędko niszczeją.

13. Drabiny są powodem bardzo licznych wypadków (rys. 8 i 10). Drabiny pojedyncze, stosowane w warsztatach, muszą być zabezpieczone przed poślizgiem przy pomocy dolnych okuć lub haków, odpowiadających warunkom, w których są używane. Muszą też być utrzymywane w dobrym stanie. Specjalna instrukcja dotycząca drabin opracowana będzie oddzielnie.

14. Realizacja powyższych zasad wymaga stałego nadzoru (np. okresowych kontroli) ze strony personelu kierowniczego warsztatu, osób przezeń wyznaczonych lub kół bezpieczeństwa pracy.

15. Bezpieczeństwo ruchu pracowników zależy w bardzo dużym stopniu od nich samych. Z tego względu prowadzenie wśród pracowników akcji instrukcyjno-wychowawczej jest niezbędne.

Z ZA BIURKA REDAKCYJNEGO

Zastrzeżenie prawa własności

W poprzednim zeszycie omówiliśmy szeroko zagadnienie sprzedaży na raty, podając jednocześnie wzór takiej umowy. Sprawa została szczegółowo przedyskutowana w zarządzie Zrzeszeń Kupców i Hurtowników Branży Mechanicznej i ostatecznie ustalono wzór jednostronny oświadczenia, zastępującego dwustronną umowę. Nim jego tekst opublikujemy w zeszycie następnym, poniżej pragniemy omówić jeszcze zagadnienie zastrzeżenia prawa własności, które wiąże się bezpośrednio ze sprawą sprzedaży ratalnej, o czym zresztą wpominaliśmy w Nr. 2 „K. M.".

Art. 543 kodeksu handlowego postanawia co następuje: „jeżeli sprzedawca zastrzega sobie własność, zastrzeżenie powinno być pismem stwierdzone. Jest ono skuteczne wobec wierzycieli nabywcy dopiero od chwili opatrzenia pisma datą, urzędownie stwierdzoną". Powyższy przepis nie odnosi się specjalnie do sprzedaży na raty, lecz odnosi się wogóle do sprzedaży handlowej. Sprzedaż jest handlowa wówczas, jeśli ma za przedmiot rzeczy ruchome i jest czynnością handlową, t. zn. dokonaną jest przez kupca.

Zastrzeżenie własności ma to znaczenie, że od czasu ziszczenia się umówionego warunku np. do chwili całkowitego zapłacenia ceny kupna, sprzedawca pozostaje właścicielem rzeczy.

Zakres rzeczy, co do których istnieć może zastrzeżenie własności, nie jest ograniczony. Jeśli przedmiot ma być obrobiony lub przerobiony, to okoliczność ta nie stoi na przeszkodzie zastrzeżeniu własności, bo wtedy prawo własności sprzedawcy przechodzi na przedmiot, uzyskany po przerobieniu lub odrobieniu.

Jeśli zastrzeżono prawo własności, to wierzyciel kupującego nie może tej rzeczy zająć; — sprzedawcy przysługuje w razie zajęcia wniesienie skargi interwencyjnej o zwolnienie rzeczy od egzekucji. Wierzyciel kupującego chcąc prowadzić egzekucję może jednak zająć prawo kupującego do sprzedawcy o przeniesienie własności rzeczy — w razie ziszczenia się warunku np. całkowitego zapłacenia ceny kupna. Wierzyciel może nawet następczo wykonać prawo kupującego wobec sprzedawcy, t. zn. złożywszy resztującą cenę kupna sprzedawcy, może dokonać zajęcia nabytego przez kupującego przedmiotu. Prawo sprzedawcy z tytułu zastrzeżenia własności gaśnie bowiem z chwilą zapłacenia ceny kupna.

Z drugiej strony wierzyciel sprzedawcy może zająć sprzedany przedmiot, gdyż stanowi on nadal własność sprzedawcy; jednak zajęcie jest możliwe tylko w tym wypadku, gdy kupujący, w którego władaniu rzecz się znajduje, wyraźnie się na to zgodził; jeśli kupujący zgody odmawia, dopuszczalne jest jedynie zajęcie prawa sprzedawcy do kupującego o wydanie rzeczy na wypadek, gdy to jest możliwe, jak np. w razie nieuiszczenia przez kupującego ceny kupna lub rozwiązanie umowy.

Według art. 42 prawa upadłościowego, zastrzeżone w umowie sprzedaży prawo własności na rzecz nabywcy nie wygasa, spowodu upadłości nabywcy, jeżeli wobec jego wierzycieli jest skuteczne według przepisu prawa prywatnego. Sprzedawca może więc skutecznie domagać się od syndyka upadłości wydania rzeczy.

Zastrzeżenie prawa własności traci moc z chwilą, gdy zostają dopełnione warunki, pod którymi własność sprzedanej rzeczy przejść ma na kupującego; w naszym przypadku z chwilą gdy zapłacono resztę ceny kupna (także przed umówionymi terminami rat). Kupujący, który kupiony przedmiot ma w swoim władaniu, staje się jego wałścicielem z chwilą zniszczenia się warunku; do nabycia własności rzeczy przez kupującego nie jest potrzebne osobne działanie ze strony sprzedawcy, w szczególności nie trzeba osobnego aktu przewłaszczenia.

Własność można przenieść na kupującego także wtedy, gdy jeszcze całkowita cena kupna nie została uiszczona, jednak wówczas potrzebne byłoby osobne oświadczenie sprzedającego, że przenosi własność na kupującego. Oświadczenie to wymaga formy pisemnej, jeśli zastrzeżenie własności dokonane było na piśmie.

Według art. 543 kodeksu handlowego zastrzeżenie własności powinno być pismem stwierdzone. Nie jest konieczne, żeby był podpis obu stron, wystarczy w razie wydania sprzedanej rzeczy, sprzedawca, a nie kupujący, ma wykazać własność.

Zastrzeżenie własności jest skuteczne wobec wierzycieli kupującego nie od chwili sporządzenia umowy względnie pisma, w którym nastąpiło zastrzeżenie prawa własności, lecz dopiero od chwili opatrzenia dokumentu (umowy czy odnośnego pisma) datą urzędownie ustaloną. (Między sprzedawcą a kupującym zastrzeżenie własności jest oczywiście ważne już od chwili zawarcia umowy).

Przepis powyższy stanowi niewątpliwie utrudnienie dla sprzedawcy zastrzegającego sobie prawo własności. Ma on na celu ochronę wierzycieli kupującego. Ci bowiem często polegają na tym, że znajdujące się we władaniu kupującego ruchomości, stanowią jego własność; dopiero przy egzekucji przekonują się, że własność jest zastrzeżoną na rzecz sprzedawcy. Aby niedopuścić do nadużyć wymaga ustawa nietylko sporządzenia zastrzeżenia prawa własności na piśmie, ale także urzędowego stwierdzenia daty na tym piśmie. Datę uważać należy za urzędownie ustaloną wówczas, gdy podpis na dokumencie (umowie, piśmie w sprawie zastrzeżenia prawa własności) został uwierzytelniony, albo gdy dokument sporządzonego publicznie (w formie aktu notarialnego). Naogół umowy sprzedaży na raty nie są w tej formie sporządzane, więc i stwierdzenie daty tą drogą będzie rzadkie.

Możnaby przedłożyć dokument notariuszowi wyłącznie celem sporządzenia daty, ale to pociąga za sobą dość wysokie opłaty (5 zł).

Nadmienić należy, że Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu jako władza samorządu gospodarczego dokonuje stwierdzenia urzędowego daty za opłatą 3 zł. Urzędowo stwierdzić datę może także władza gminna (wójt); pobiera się wówczas opłatę administracyjną z reguły 50 gr.

Nie jest jednak wymagane, by data była specjalnym aktem stwierdzona.. Wystarczy, że stwierdzenie

daty nastąpi z okazji innej czynności władzy. Wystarczy np. że dokument zostanie przedłożony władzy skarbowej celem wymierzenia opłaty stemplowej. Data stwierdzona przez urząd skarbowy w związku z skasowaniem znaczków stemplowych jest wówczas miarodajna. Obecnie odpadł wymóg uiszczenia opłaty stemplowej od umów sprzedaży, dokonywanych w zakresie przedsiębiorstwa. Podlega jednak nadal opłacie poręka. Przy okazji uiszczenia opłaty stemplowej urząd skarbowy stwierdzi wówczas datę.

Wystarczy także, jeśli dokument przedłożono sądowi w celach dowodowych i z aktów sądowych data przedłożona jest widoczna.

Wreszcie za wystarczające uznać należy stwierdzenie daty przez urząd pocztowy pieczęcią nadania. Chodzi jednak o to, żeby stempel pocztowy umieszczony był na samym dokumencie, a nie na kopercie. Trzeba więc dokument złożyć odpowiednio zlepić nalepkę i wysłać. (Wysyłki może dokonać kupiec do siebie samego)! Data stempla pocztowego umieszczona na dokumencie będzie wówczas miarodajna. Jest to niewątpliwie najtańszy sposób stwierdzenia daty.

Wymóg urzędowego stwierdzenia daty nie jest w ustawodawstwach zagranicznych nowością. Niektóre ustawodawstwa żądają nawet dla skuteczności zastrzeżenia prawa własności specjalnego zarejestrowania tego rodzaju dokumentów.

DZIAŁ OGÓLNY

PRZYPOMINAMY SKUMULOWANY PODATEK DOCHODOWY

Do 15 kwietnia br. należy złożyć na przepisanych formularzach obliczenie na podatek skumulowany przypadający od dochodów, opodatkowanych według działu II ustawy osiągniętych w ubiegłym roku kalendarzowym.

Osoby, które

1. otrzymują wynagrodzenie od różnych służbodawców (bez względu na wysokość ich wynagrodzeń);

2. które otrzymują od jednego służbodawcy dwa lub więcej wynagrodzeń periodycznych, bądź też obok wynagrodzenia periodycznego wynagrodzenie jednorazowe (gratyfikacje itp), o ile łączna suma wynagrodzeń za dany rok kalendarzowy **przekracza 4 800 zł,** obowiązane są uiścić różnicę, jaka przypada do zapłaty od łącznego rocznego wynagrodzenia a łączną kwotą potrąconą przez służbodawcę w ciągu roku ubiegłego.

Łącznie z zeznaniem należy uiścić pierwszą ratę podatku skumulowanego w wysokości połowy podatku; druga rata płatna jest do 15 października. Właściwym jest urząd skarbowy, w którym płatnik miał miejsce zamieszkania w dniu 15 grudnia roku ubiegłego.

ZAKRES OSÓB, UPRAWNIONYCH DO ODPRAWY W RAZIE ŚMIERCI DŁUGOLETNIEGO PRACOWNIKA

(W) Jeżeli umrze pracownik, zatrudniony na podstawie rozp. Prez. Rzplitej z dnia 16 marca 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych, który przepracował w przedsiębiorstwie co najmniej 10 lat, to pracodawca zgodnie z art. 42 tego rozporządzenia bez względu na ubezpieczenie emerytalne tego pracownika powinien wypłacić jego rodzinie, mającej ustawowe prawo do utrzymania i przez niego utrzymywanej, odprawę w wysokości ostatnio pobieranego 3-miesięcznego wynagrodzenia. Jeżeli stosunek pracy trwał co najmniej 20 lat, odprawa winna odpowiadać wysokości 6 miesięcznego ostatnio pobieranego wynagrodzenia.

W orzeczeniu z dnia 6 maja 1938 r. (C I 1848/37) w odniesieniu do b. dzielnicy rosyjskiej Sąd Najwyższy orzekł, iż pod pojęcie „rodziny, mającej ustawowe prawo do utrzymania" w rozumieniu wspomnianego przepisu podpadają te osoby, którym według przepisów kodeksu cywilnego Król. Pol. i prawa o małżeństwie z 1836 r. służy prawo do alimentów, to jest małżonek, zstępni, wstępni i teściowie, przy czym o ile chodzi o dzieci, rozporządzenie z 1928 r. nie zawiera ograniczenia, aby z odprawy mogły korzystać dzieci tylko do pewnego wieku, należy więc uznać, że prawo to mają również i dzieci pełnoletnie, o ile tylko faktycznie były utrzymywane przez ojca. Celem przepisu, wyżej przytoczonego jest bowiem dążenie do zapewnienia po śmierci pracownika doraźnej pomocy najbliższej jego rodzinie, pozbawionej swego żywiciela, nakładając obowiązek okazania tej pomocy na pracodawcę, który korzystał z długoletniej pracy pracownika.

Chociaż powyższe orzeczenie Sądu Najwyższego dotyczy b. zaboru rosyjskiego, to jednak może ono znaleźć odpowiednie zastosowanie także na innych ziemiach Polski, zwłaszcza o ile stwierdza ono brak ograniczenia uprawnień dzieci do odprawy ze względu na pewien wiek.

O przedłużenie okresu wypowiedzenia najmu lokali handlowych

Kiedy w r. 1935 zupełnie niespodziewanie zniesiono ochronę lokatorów na lokale handlowe i przemysłowe oraz na większe lokale mieszkalne, jasnym się stało, że skutki tego posunięcia odczują przede wszystkim kupcy, wobec których właściciele nieruchomości gremialnie korzystali ze zniesienia ochrony lokatorów, wypowiadali najem i często zupełnie niewspółmiernie podnosili płacone dotychczas komorne. Dla osłabienia skutków zniesienia ochrony lokatorów, po dłuższych zabiegach organizacyj kupieckich ukazał się dekret Prezydenta Rzplitej z dnia 29 września 1936 r. o odroczeniu eksmisji z lokali handlowych i przemysłowych. Dekret ten przewiduje możność stosowania moratorium sądowego, polegającego na odroczeniu eksmisji z lokali handlowych i przemysłowych najdalej do dnia 31 marca 1939 r., z tym, że w pewnych wypadkach sąd obowiązany był zastosować odrocznie eksmisji (dotyczyło to tych wypadków, kiedy kupiec w ciągu ostatnich paru lat poczynił w zajmowanym przez siebie lokalu inwestycje, które nie zostały jeszcze zamortyzowane). Myślą przewodnią postanowień dekretu było, aby zrównoważyć nieco szanse dwóch kontrahentów — właściciela nieruchomości i kupca-lokatora — w czasie pertraktacji nad zawarciem nowej umowy najmu lokalu po jej wypowiedzeniu przez właściciela nieruchomości. Dekret ten był bowiem bronią w ręku lokatora, który dzięki temu dekretowi mógł operować argumentem, polegającym na tym, iż jeżeli właściciel nieruchomości nie dojdzie do porozumienia z nim co do wysokości komornego, to wprawdzie sąd orzeknie eksmisję z lokalu handlowego, jednak — biorąc pod uwagę sytuację, w jakiej znalazłby się kupiec w razie niezwłocznej eksmisji, — odroczy termin eksmisji do 31 marca 1939 r., a przez okres czasu do tej daty kupiec płacić będzie komorne w dotychczasowej wysokości. Często argument ten przemawiał do właścicieli nieruchomości, którzy woleli od razu brać podwyższone komorne aniżeli narażać się na proces i ryzykować odroczenie eksmisji do 31 marca 1939 r.

Trudno jest w tej chwili powiedzieć, jakie praktyczne zastosowanie dały wyżej zacytowane postanowienia dekretu. Być może, że sądy miały stosunkowo rzadką możliwość korzystania z przepisów tego dekretu; można jednak wyrazić pogląd, że właśnie ta okoliczność, iż stosunkowo rzadko dochodziło do procesów sądowych świadczy o tym, że dekret spełnił swoje zadanie i doprowadzał do łagodzenia konfliktów, powstałych między właścicielami nieruchomości a kupcami-lokatorami.

Poza przepisami o odroczeniu eksmisji omawiany dekret Prezydenta Rzplitej zawierał jeszcze inne niesłychanie ważne postanowienia, dotyczące okresu wypowiedzenia najmu lokali handlowych i przemysłowych. Wiadomo jest, że w odniesieniu do lokali nie podlegających ochronie lokatorów, co do wypowiedzenia najmu obowiązują ogólne przepisy Kodeksu Zobowiązań, które przewidują, że najem może być wypowiedziany z zachowaniem miesięcznego terminu wypowiedzenia, jeżeli komorne płacone jest miesięcznie, a z zachowaniem 3-miesięcznego okresu wypowiedzenia, jeżeli komorne płacone jest kwartalnie. Jako odstępstwo od tej kodeksowej zasady omawiany dekret Prezydenta Rzplitej przewidział, że jeżeli najem lokalu handlowego lub przemysłowego trwa dłużej niż 5 lat, to wówczas może być wypowiedziany nie inaczej, jak z zachowaniem 6-miesięcznego okresu wypowiedzenia i to na koniec kwartału kalendarzowego. Ten przepis ma niesłychanie doniosłe znaczenie dla kupiectwa.

Nie będziemy tu powtarzali znanych już i wielokrotnie omawianych zagadnień, związanych ze znaczeniem dla każdego kupca lokalu handlowego, jaki on zajmuje. Kupiec jest stokrotnie mocniej związany z zajmowanym przez przedsiębiorstwo lokalem handlowym niż każdy inny lokator, zajmujący lokal mieszkalny Przeniesienie przedsiębiorstwa z jednego lokalu handlowego do drugiego to nie tylko kwestia załadowania rzeczy na wóz, przystosowania nowego lokalu do wymagań całego przedsiębiorstwa, lecz przede wszystkim kwestia związania klienteli z danym punktem i trudności, łączące się z przyzwyczajeniem wyrobionej już klienteli do nowego lokalu handlowego. Kupiec często naraża się na duże niewygody w swoim lokalu handlowym, a jednak nie przenosi przedsiębiorstwa, gdyż wie, że każde jego ruszenie się z miejsca oznacza niewątpliwy ubytek klienteli. W każdym jednak razie, jeżeli kupiec zmuszony już jest lokal handlowy zmienić, to należy dać mu taki okres czasu, który pozwoli mu na spokojne wyszukanie nowego lokalu, przygotowanie go i stopniowe przyzwyczajenie klienteli do mającej nastąpić zmiany. Wszystko to wymaga dłuższego czasu. Tym tłumaczyć należy owe postanowienie dekretu, ustalające dłuższy okres wypowiedzenia najmu.

Dekret z r. 1936 wygasa z dniem 31 marca 1939 r. W ten sposób sąd nie będzie już teraz miał możności uwzględniania sytuacji gospodarczej, w jakiej znajdzie się kupiec po orzeczeniu eksmisji, — odroczyć terminu eksmisji, a właściciel nieruchomości będzie miał możność wypowiedzieć najem z zachowaniem miesięcznego okresu wypowiedzenia.

Sytuacja, jaka wytworzy się po dniu 1 kwietnia 1939 r. po wygaśnięciu dekretu, będzie dla kupiectwa wysoce niekorzystna. Dlatego też podjęte zostały starania o to, ażeby, jeżeli już nie cały dekret, to w każdym razie utrzymać moc obowiązującą tej części dekretu, która mówi o przedłużeniu okresu wypowiedzenia najmu lokali handlowych i przemysłowych. Jest rzeczą wątpliwą, czy uda się tę sprawę załatwić w ciągu bieżącej sesji sejmowej.

L. Grabowski, adwokat

Jaką rolę spełniają konta w książkowości?

Systematyczny porządek w książkowaniu utrzymuje się za pomocą przenoszenia poszczególnych zajść czy transakcji na tzw. konta lub rachunki. Zależnie od tego czy poszczególne pozycje wejdą na odpowiednie konta lub nie, przedstawia się nam stan majątkowy oraz wyniki czynności handlowych. Dobór odpowiednich kont do charakteru każdej jednostki gospodarczej jest zatem wymaganiem nieodzownym. Książkowość nowoczesna winna zatem opierać się na jakimś planie. Pod systemem kontowym rozumiemy planowy wybór i planowe zestawienie kont (czyli rachunków) koniecznych dla prowadzenia książkowości przedsiębiorstwa, celem ujęcia wszelkich części majątkowych czynnych i biernych, bez wyjątku, dla kontroli zapasów, przychodu i rozchodu z jednej strony, oraz pomnożenia lub umniejszenia kapitału z drugiej strony.

CZY PLAN KONTOWY JEST POTRZEBNY?

Wszelkie czynności gospodarcze winny być celowe, winny być wykonywane planowo. Czy pociągi kolejowe mogłyby jeździć bez planu jazdy? albo czy zgodziłby się ktokolwiek budować dla siebie dom mieszkalny bez uprzednio dokładnie ustalonego planu budowy? Jakie komplikacje mogłyby powstać w zakupie materiałów budowlanych, w rozkładzie pokoi itd., a jak niepewnie przedstawiałby się kosztorys budowy.

Plan kontowy jest warunkiem i podstawą do ustalenia budżetu gospodarowania.

Książkowość tylko wtenczas jest dobrą, jeżeli plan kontowy jest dobry. Kupiec potrzebuje książkowości, która mu daje wskazówki, jak ulepszyć swoje przedsiębiorstwo, jak wykorzystać możliwości finansowe, koniunkturowe itd.

Plan kontowy jest pożyteczny dla wielkich przedsiębiorstw jak również i dla małych. Nie potrzebuje on być skomplikowany, prosty spis kont wystarczy. Zależy tylko na tym, jak ta lista została ustawiona, oraz które konta obejmuje. Konta winno się zestawić planowo a nie tylko przypadkowo.

JAKIE WARUNKI WINIEN SPEŁNIĆ PLAN KONTOWY?

O ile plan kontowy ma spełnić swe zadanie, winien uwzględnić następujące warunki:

1. Wybór kont winien odpowiadać podziałowi pracy, konta powinny być ujęte w ugrupowaniu przejrzystym, ażeby zmiany majątkowe można bieżąco badać. Ugrupowanie kont winno być rzeczowe, ażeby przebieg poszczególnych procesów gospodarczych lub fabrykacyjnych można było badać w ich skutkach.

2. Plan kont winien obejmować wszystkie części majątkowe bez wyjątku, czynne i bierne.

3. Plan kont winien dokładnie rozgraniczać własne i obce kapitały, ogólnie i w szczegółach.

4. Struktura winna umożliwiać stałą kontrolę pogotowia płatniczego oraz bilansów miesięcznych.

5. Plan kontowy winien być prawdziwy, to znaczy, że oznaczenie kont winno odpowiadać rzeczywistości.

6. Plan kontowy powinien również zapobiegać błędom w kontowaniu, ułatwiając książkowemu odnalezienie prawidłowego konta, zabezpieczając tym samym zapisanie tych samych transakcji zawsze na tym samym koncie.

7. Również winien plan kontowy uwzględniać konieczne wymagania statystyczne.

Jak widzimy, plan kontowy winien czynić zadość najróżnorodniejszym wymaganiom. Jego ustalenie wymaga przygotowawczej, planowej pracy, wymaga sumiennego przemyślenia.

JAK MOŻNA UŁOŻYĆ PLAN KONT

Przy ustaleniu planu kont powinniśmy następujące zagadnienia rozważyć:

1. przeznaczenie,
2. według jakich punktów widzenia należy poszczególne konta zgrupować,
3. oznaczenie kont,
4. możliwość zestawienia schematu rysunkowego kont,
5. zobrazowanie łączności pomiędzy kontami.

Jeżeli znamy nie tylko technikę, lecz także istotę książkowości to wiemy, że konta dzielimy na dwa szeregi, a mianowicie:

a) na rachunki zapasowe,

b) na rachunki wynikowe, które umniejszają lub powiększają kapitał.

Zadanie tych rachunków jest różnorodne. Rachunki zapasowe mogą być czynne i bierne. Czynne dzielimy na Rki majątku stałego — oraz majątku obrotowego (nazwanego często płynnym). Majątek obrotowy dzielimy na pewne zasadnicze grupy np. obroty pieniężne, do których zalicza się gotówkę, banki, P. K. O., weksle,

— grupa „towary“, do której zalicza się nie tylko towary lecz także i odnośne koszty, jak koszty opakowania, ubezpieczenia, koszty zwózki, zakupu itd.... Konta dzielimy więc na grupy, jako rachunki zbiorowe; stąd powstają metody książkowości tzw. grupowe, oraz szczegółowe. Od zastosowania ilości i sposobu tych rodzajów rachunków zależny jest plan kont.

JAK NALEŻY GRUPOWAĆ KONTA

Grupowanie kont zależy od charakteru przedsiębiorstwa oraz od potrzeb wzgl. zagadnień, jakie książkowość w pewnych wypadkach ma rozwiązać. Odróżniamy kilka zasad, według których plan kont można rozwinąć np.

1. według głównych składników majątkowych,
2. według rodzaju kosztów i wydatków lub oddziałów,
3. według poszczególnych artykułów — towarów.

Pierwszy sposób — ogólny — wszędzie można zastosować, drugi kładzie nacisk na koszty i wydatki, nadaje się szczególnie dla przemysłu; trzeci wchodzi w rachubę w handlu hurtowym towarów, gdzie zależy na dokładnym wykazaniu opłacalności poszczególnych gatunków towarów, może jednakże być stosowany także w przemyśle.

Grupowanie kont może nastąpić różnie:

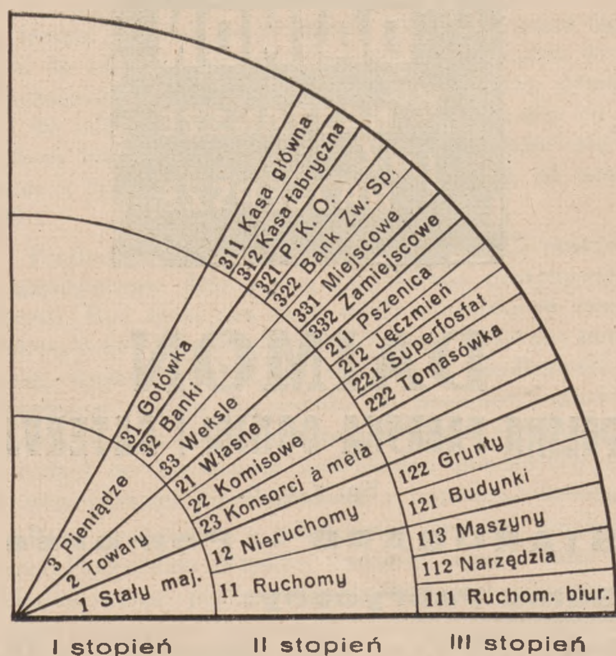
a) najprostsze i najdawniej stosowane — proste wyliczenie kont w pewnej kolejności według poprzednio wymienionych trzech możliwości;

b) w formie schematu np. koła — sposób stosowany pierwszy raz przez prof. Schaera;

c) schemat w formie kwadratu o 10 kolumnach wszerz i wzdłuż tzw. rama kontowa, stosowana pierwszy raz przez prof. Schmalenbacha, a obecnie przymusowo wprowadzona ustawowo w Niemczech.

Sposób postępowania przy rozbudowie planu kont za pomocą koła obrazuje rysunek nr 1, który przedstawia wycinek takiego koła. Rysunek ten obrazuje trzy stopnie; w miarę potrzeby można przewidzieć dalsze stopnie.

Rys. 1.



Inny przykład obrazujący tzw. książkowanie kalkulacyjne daje nam rysunek 2.

Rys. 2.

	Koszty produkcji							Sprzedaż						Ogólne koszty handl.			
	Surowce podst.	Materiały pomocn.	Robocizna prod.	Siła i światło	Reperacje	Amortyzacje	itd. . .	Reklama	Podróże itd.	Skonta itd.		Sprzedaż		Pensje	Ogólne koszty	Różne	itd. . .
Prod. I																	
Prod. II																	
Prod. III																	

Sposób ramowy omówimy osobno, jako sposób najnowszy oraz ujmujący zagadnienie to w pewne ustalone normy.

Poszczególne konta oraz grupy kont otrzymują obok swej nazwy skrócone oznaczenie porządkowe czyli tzw. symbole. Każda grupa, jako całość, otrzymuje symbol zasadniczy, grupowy, a każdy rachunek danej grupy otrzymuje dodatkowy, indywidualny symbol. Stosuje się różne metody symboli np.:

1. Rzymskie cyfry dla oznaczenia grupy, arabskie cyfry dla oznaczenia kont.

2. Cyfry bieżące z przeznaczeniem dla każdej grupy określonej ilości cyfr np.

Gotówkowe Rki . .	nr	1— 20
Towarowe	„	21— 30
Majątek stały . . .	„	31— 40
Majątek ruchomy .	„	41— 50
Odbiorcy	„	100—500
Dostawcy	„	501—700

3. Grupy oznacza się literami alfabetu, a konta poszczególne numerami bieżącymi np.

Gotówka	G. 1—20
Towary	T. 1—20
Odbiorcy	O. 1—2000
Dostawcy	D. 1—50 itd.

4. Numerowanie według systemu „Dewey“, według którego każda cyfra określa inne znaczenie, którego praktyczne zastosowanie znajdujemy w rysunku nr 1.

Grupa Pieniądz	nr	3
Grupa Banki	nr	32
Bk. Związku Sp. Z. . .	nr	322

Która z tych metod określenia symboli jest najlepszą, zależy to od upodobania. Niektórzy twierdzą, że symbole cyfrowe, przede wszystkiem metody Deweya są najdoskonalszymi, inni sądzą, że symbole cyfrowe złączone z literami alfabetu są łatwiejsze w zastosowaniu.

Na ogół można przypuścić, że łatwiej utrwalają się w pamięci symbole alfabetyczne w łączności z cyframi, szczególnie, jeżeli litery odpowiadają początkowej literze nazwy grupy kont.

Przykład planu kontowego w oparciu o trzy metody symboli przytaczamy dla przykładu:

Oznaczenie rachunków		Symbole według metody: Cyfry rzymskie	Litery	Deweya
Grupa	Gotówkowe obroty			
	Rk. Kasy	I	G	1
	„ Banków	I 1	G 1	1.10
	„ P. K. O.	I 2	G 2	1.11
	„ Rymes	I 3	G 3	1.12
Grupa	Odbiorcy	I 4	G 4	1.13
	N. Piasecki	II	O	2
	L. Kamiński	II 1	O 1	2000
	S. Piwecki	II 2	O 2	2001
Grupa	Towary	II 3	O 3	2002
	Towary	III	T	3
	Herbata	III 1	T 1	30
	Kawa	III 12	T 12	300
	Opakowanie	III 13	T 13	301
	Koszty zakupu	III 2	T 2	31
	Zwroty	III 3	T 3	32
	itd.	III 4	T 4	33

Od planowego kontowania już niedaleko do zagadnienia tak dzisiaj głośnego, mianowicie do normalizacji książkowości.

Stanisław Marciniak

SKUTKI PRAWNE ZATRUDNIENIA NIEWYKWALIFIKOWANEGO PRACOWNIKA PRZY „NIEBEZPIECZNEJ“ MASZYNIE

Art. 196 ustawy z dnia 28 marca 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym.

Nie ma przepisu, zabraniającego tarcia drzewa na cyrkularce osobom, nie mającym wiadomości fachowych, a zatem użycie niefachowego pracownika do pracy przy cyrkularce nie stanowi samo przez się zaniedbania przez pracodawcę jego obowiązków o ochronie życia i zdrowia pracowników, o których mowa w art. 196 ust. 1 ustawy.

Z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 5 listopada 1938 r. L. C. II. 947/38.

ROZWIĄZANIE UMOWY Z MAJSTREM Z POWODU BRAKU KWALIFIKACYJ

(W) Na mocy art. 32 rozp. o umowie o pracę pracowników umysłowych, zezwalającego pracodawcy na niezwłoczne rozwiązanie umowy z ważnych przyczyn, służy pracodawcy prawo przedterminowego rozwiązania umowy o kierownictwo techniczne, jeżeli u majstra zachodzi brak przynajmniej takiej biegłości w zawodzie, by umiał bez wad pełnić pracę, w jakiej kieruje personelem. Świadectwo egzaminu majstra i ewentualna poprzednia praktyka pracownika są bez znaczenia, gdyż nie wykluczają wadliwej roboty właśnie w zakładzie pracy, w którym powierzono mu funkcje kierownicze.

Orzeczenie S. N. z dnia 25 I 1938 r. (C II 1971/37).

Radzie Spółdzielczej przy Ministerstwie Skarbu pod uwagę

Już po zamknięciu niniejszego zeszytu otrzymaliśmy dwa pisma: „Gazetę Ludową“ dawniej „Gazeta Grudziądzka“ Nr 46 z dn. 22 kwietnia rb. i „Poradnik Spółdzielni“ z dnia 1 kwietnia rb. Nr 7. W obu pismach znajdujemy artykuły poświęcone sprawie, o której piszemy na stronie 95 niniejszego zeszytu. Spóźniona pora i brak miejsca uniemożliwia nam dosłowny przedruk obu artykułów. „Poradnik Spółdzielni“ informując o zawarciu umowy o tani rower z Państwową Wytwórnią Uzbrojenia w Radomiu, Fabryką rowerów „Tornedo“ w Bydgoszczy i Fabryką Rowerów A. Rybowski w Warszawie pisze: „Rower będzie nosił nazwę „Gromada“. Związek Gospodarczy Spółdzielni Rolniczo-Handlowych dostarczać będzie rowery zasadniczo tylko za pośrednictwem swoich członków — Spółdzielni rolniczo handlowych i syndykatów rolniczych.

„.....rowery mogą być dostarczane również za pośrednictwem Spółdzielni rolniczo-spożywczych, kas Stefczyka, Spółdzielni mleczarskich .

„...szczególnie dużo mogą tu zdziałać kasy Stefczyka, udzielając swym członkom kredytu na zakup rowerów“.

Z powyższego wynika, że w praktyce banki — a przecież nie czym innym jak bankami są kasy Stefczyka — mają zajmować się finansowaniem sprzedaży rowerów, handlowanych przez spółdzielnie rolniczo-spożywcze równocześnie z masłem, serem i jajami.

Cytowana wyżej „Gazeta Ludowa“ pisze swoje uwagi pod tytułem: „Jak polskie spółdzielnie rozprowadzają niemieckie rowery dla polskiej wsi“. Nawiązując do wiadomości podanej przez „Poradnik Spółdzielni“ o zawarciu umowy na tani rower z trzema fabrykami (odnośny ustęp przytaczamy wyżej) „G. L.“ pisze m. in.: „W fabrykach tych zamówiono na razie 10 tysięcy rowerów, przy czym olbrzymią większość tego zamówienia otrzymała fabryka „Tornedo“ w Bydgoszczy.

I tutaj zaczyna się skandal, do którego wciągnięty został nawet Komitet do Spraw Kultury Wsi przy Ministerstwie Rolnictwa. Fabryka Rowerów i Motocykli „Tornedo“ bowiem jest własnością Niemca Wilhelma Tornowa w Bydgoszczy, który po dziś dzień z polskimi klientami całą korespondencję prowadzi w języku niemieckim!!!

Takiej firmie oddano w dzisiejszych czasach, kiedy wieś polska tak patriotyczne wykazuje stanowisko, wyprodukowanie i dostarczenie rowerów dla polskiej wsi, niemieckich rowerów dla polskiej wsi! I to za polskie pieniądze! (A jakie banki akcję tę finansują?).

Ale nie na tym koniec. Związek Gospodarczy Spółdzielni Rolniczo-Handlowych w Warszawie pisze w okólniku swoim, że wszystkie spółdzielnie rolnicze powinny przyczynić się do rozpowszechnienia roweru „Gromada“ przez zachęcanie rolników do kupna.

A więc? Polskie spółdzielnie rolnicze, schodzące w tym wypadku do roli pośrednika, mają przyczyniać się do rozsprzedaży niemieckich rowerów! Bardzo pięknie, prześlicznie! Ależ gdzie my żyjemy? W jakim kraju się to dzieje? W jakich czasach? Dlaczegóż to bowiem nie zasięgnięto ofert wyłącznie w polskich wytwórniach rowerów, i to we wszystkich polskich wytwórniach? Czymże sobie np. tłomaczyć fakt zaginienia ofert firm polskich, a nawet firm spółdzielczych, całych ofert, albo — jak to miało miejsce — tych właśnie części ofert, w których mieściły się oferowane i konkurencyjne ceny? Albo się ktoś nie zupełnie orientował, co czyni, albo się też aż za dobrze orientował!

Tyle się woła w Polsce o popieraniu polskiej wytwórczości, a tu spółdzielczość polska ma tworzyć jakąś międzynarodówkę spółdzielczą! Co za pomylenie pojęć!

Weźmy teraz ową taniość tego roweru „Gromada“. Czyż cena 94 do 97 zł przy regulacji gotówką jest naprawdę ceną dla wsi dostępną? Mówiono pierwotnie o cenie 70 zł, ale widocznie nie można było tej ceny nijak wykalkulować, nawet Komitet do Spraw Kultury Wsi tego nie potrafił. Toteż naszym zdaniem trzeba było dać spokój całej tej akcji rowerowej i nie paskudząc polskiego życia spółdzielczego, trzeba było dążyć do zwalczania różnych karteli, które w pierwszym rzędzie przyczyniają się do tego, że wieś nie może korzystać z taniego roweru“.

Powyższe uwagi cytujemy bez komentarzy. Nasze stanowisko określiliśmy w zeszycie Nr 2 „Kupca-Mechanika“ i w artykule na str. 95 niniejszego zeszytu.

Wydawca i redaktor: mgr Kazimierz Żakowski w Poznaniu.

Warunki ogłoszeń: 1/1 strona ogłoszeniowa w „Kupcu-Mechaniku“ posiada rozmiary 260 mm × 180 mm, za 1/1 stronę liczymy zł 150,— za 1/2 strony zł 100,— za 1/3 strony zł 75,— za 1/4 strony zł 50,— za 1/8 strony zł 30,—. Ogłoszenie w rozmiarach 111 mm × 90 mm na stronie I okładki tytułowej zł 100,— bez uwzględnienia rabatu przy powtórzeniu wielokrotnym. Ceny powyższe odnoszą się do wewnętrznych stron okładek. Na stronie zewnętrznej, IV tylnej okładce i wewnątrz zeszytu w tekście redakcyjnym o 20% drożej. Przy udzieleniu zlecenia do kolejno po sobie następujących zeszytów z zachowaniem tego samego tekstu układu ogłoszenia 3 krotnego 5% rabatu, 6 krotnego 10% rabatu, 9 krotnego 15% rabatu, 12 krotnego 20% rabatu. Rachunki są płatne w gotówce po przesłaniu firmie wycinku z ogłoszeniem, przekazem na konto „Kupca-Mechanika“ w PKO Nr 203 760, najpóźniej w dni 14 od daty wystawienia rachunku.
Abonament czasopisma wyn. zł 6 rocznie, pł. z góry przy zamówieniu. Notatki i artykuły oznaczone literą (p) stanowią reklamę opłaconą.

Zakład i miejsce odbicia: Drukarnia Dziennika Poznańskiego S. A. w Poznaniu, ulica Pocztowa 9.